[411000-AR] Datos generales - Reporte Anual

Reporte Anual:	Anexo N
Oferta pública restringida:	No
Tipo de instrumento:	Acciones
Emisora extranjera:	No
En su caso, detallar la dependencia parcial o total:	No



CONTROLADORA VUELA COMPAÑÍA DE AVIACIÓN, S.A.B. DE C.V.

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

Serie [Eje]	serie
Especificación de las características de los títulos en circulación [Sinopsis]	
Clase	I y II
Serie	A
Tipo	Capital
Número de acciones	1,165,976,677
Bolsas donde están registrados	México (Bolsa Mexicana de Valores) y Nueva York (New York Stock Exchange)
Clave de pizarra de mercado origen	VOLAR A
Tipo de operación	
Observaciones	

Clave de cotización:

VOLAR

La mención de que los valores de la emisora se encuentran inscritos en el Registro:

Los títulos se encuentran inscritos en el Registro Nacional de Valores

Leyenda artículo 86 de la LMV:

La inscripción en el Registro Nacional de Valores no implica certificación sobre la bondad de los valores, solvencia de la emisora o sobre la exactitud o veracidad de la información contenida en este Reporte anual, ni convalida los actos que, en su caso, hubieren sido realizados en contravención de las leyes.

Leyenda Reporte Anual CUE:

Reporte anual que se presenta de acuerdo con las disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y a otros participantes del mercado

Periodo que se presenta:

2024

Índice

[411000-AR] Datos generales - Reporte Anual 1
[412000-N] Portada reporte anual 2
[413000-N] Información general 6
Glosario de términos y definiciones: 6
Resumen ejecutivo: 9
Factores de riesgo: 15
Otros Valores: 53
Cambios significativos a los derechos de valores inscritos en el registro: 53
Destino de los fondos, en su caso: 54
Documentos de carácter público: 54
[417000-N] La emisora 55
Historia y desarrollo de la emisora: 55
Descripción del negocio: 56
Actividad Principal: 57
Canales de distribución: 81
Patentes, licencias, marcas y otros contratos: 81
Principales clientes: 82
Legislación aplicable y situación tributaria: 82
Recursos humanos: 98
Desempeño ambiental: 99
Información de mercado: 99
Estructura corporativa: 100
Descripción de los principales activos: 105
Procesos judiciales, administrativos o arbitrales: 105
Acciones representativas del capital social: 105
Dividendos: 106

[424000-N] Información financiera 108

Información financiera por línea de negocio, zona geográfica y ventas de exportación: 112

Informe de créditos relevantes: 112

Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera de la emisora: 112

Resultados de la operación: 131

Situación financiera, liquidez y recursos de capital: 138

Control Interno: 144

Estimaciones, provisiones o reservas contables críticas: 145

[427000-N] Administración 146

Auditores externos de la administración: 146

Operaciones con personas relacionadas y conflictos de interés: 146

Información adicional administradores y accionistas: 149

Estatutos sociales y otros convenios: 167

[429000-N] Mercado de capitales 195

Estructura accionaria: 195

Comportamiento de la acción en el mercado de valores: 198

[432000-N] Anexos 203

[413000-N] Información general

Glosario de términos y definiciones:

GLOSARIO DE TÉRMINOS Y DEFINICIONES

En este Reporte Anual se utiliza el término “Volaris” para referirse a Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V., “Volaris Opco” para referirse a Concesionaria Vuela Compañía de Aviación, S.A.P.I. de C.V., “Comercializadora” para referirse a Comercializadora Volaris, S.A. de C.V., “Servicios Corporativos” para referirse a Servicios Corporativos Volaris, S.A. de C.V., “Servicios Earhart” para referirse a Servicios Earhart, S.A., “Vuela” para referirse a Vuela, S.A., “Vuela Aviación”, para referirse a Vuela Aviación S.A., “Viajes Vuela” para referirse a Viajes Vuela, S.A. de C.V., “Comercializadora Frecuenta” para referirse a Comercializadora V. Frecuenta, S.A. de C.V., “Vuela El Salvador” para referirse a Vuela El Salvador, S.A. de C.V. y “GDS” para referirse a Guatemala Dispatch Service, S.A. Volaris Opco, Comercializadora, Servicios Corporativos, Servicios Earhart, Vuela, Vuela Aviación, Viajes Vuela, Comercializadora Frecuenta, Vuela El Salvador y GDS son subsidiarias de Volaris. Los términos “la Compañía” “nosotros,” “nuestro” y “nuestros” en este Reporte Anual se refieren a Volaris juntamente con sus subsidiarias, las propiedades y los activos de los cuales son propietarias o que operan, a menos que se señale lo contrario. Referencias a “acciones Serie A” se refieren a las acciones Serie A representativas del capital social de Volaris.

A menos que se indique lo contrario, los siguientes términos, tal y como se utilizan en este documento, tienen los siguientes significados:

Términos	Definiciones
“Aerolíneas latinoamericanas públicas”	Conjuntamente, Azul, Copa, LATAM y Volaris.
“Aerolíneas tradicionales”	Aerolínea que típicamente ofrece vuelos programados a destinos nacionales e internacionales importantes (ya sea directamente o a través de alguna alianza con otra aerolínea) y que presta servicios a diversas ciudades más pequeñas, opera principalmente a través de un sistema de rutas con “bases de operación” y cuenta con estructuras de mayor costo que las estructuras de las aerolíneas de bajo costo debido a costos laborales más altos, una mayor tripulación aérea e ineficiencias en la programación de vuelos y tripulaciones, concentración de operaciones en aeropuertos de mayor costo y múltiples clases de servicios.
“Aerolínea de Bajo Costos”	Aerolínea que suele realizar vuelos directos de punto a punto, que a menudo sirve a los principales mercados a través de aeropuertos secundarios de bajo costo situados en las mismas regiones que los principales centros de población, que ofrece una única clase de servicio, aumentando así el número de asientos en cada vuelo y evitando el costo significativo e incremental de ofrecer servicios de clase superior, y que tiende a operar flotas con sólo una o dos familias de aeronaves, con el fin de maximizar la utilización de las tripulaciones de vuelo en toda la flota, mejorar la eficiencia y

	flexibilidad de la programación de los aviones y minimizar los costos de inventario y mantenimiento de los aeronaves.
“Aeroméxico”	Aerovías de México, S.A. de C.V.
“Aeroméxico Connect”	Aerolitoral, S.A. de C.V.
“AFAC”	Agencia Federal de Aviación Civil
“AirAsia”	AirAsia Berhad
“Airbus”	Airbus S.A.S.
“Alaska”	Alaska Air Group, Inc.
“Allegiant”	Allegiant Travel Company
“American”	American Airlines Group
“ASA”	Aeropuertos y Servicios Auxiliares
“ASG”	Temas Ambientales, Sociales y de Gobernanza
“ASMs”	Asientos disponibles para pasajeros multiplicados por el número de millas voladas por esos asientos (por sus siglas en inglés *Available Seat Miles*).
“Avianca”	Avianca Holding S.A.
“Azul”	Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
“BMV”	Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V.
“CASM” o “costos unitarios”	Gastos operativos netos totales, divididos entre ASMs.
“CASM sin combustible”	Gastos operativos netos totales, excluyendo combustible, divididos entre ASMs.
“CBP”	Aduanas y Protección Fronteriza de los EUA (por sus siglas en inglés *United States Customs and Border Protection*).
“CEO”	Opción de motor actual (por sus siglas en inglés *Current Engine Option*).
“CNBV”	Comisión Nacional Bancaria y de Valores.
“Competidores de mercado objetivo que cotizan en bolsa en los EUA”	Alaska, Allegiant, American, Delta, Frontier, JetBlue, Southwest, Spirit y United.
“Copa”	Copa Holdings S.A.
“Costo económico promedio de combustible por galón”	Gasto total de combustible neto del efecto de cobertura, dividido por el número total de galones de combustible consumidos.
“Delta”	Delta Air Lines, Inc.
“Disposiciones de Carácter General”	Disposiciones de Carácter General Aplicables a las Emisoras de Valores y a Otros Participantes del Mercado de Valores emitidas por la CNBV.
“DOT”	Departamento de Transporte de los EUA (por sus siglas en inglés *United States Department of Transportation*)
“EPA”	Agencia de Protección Ambiental de los EUA (por sus siglas en inglés United States Environmental Protection Agency).
“EUA” ó “Estados Unidos”	Estados Unidos de América.
“EUA $”	Dólar, moneda en curso de los Estados Unidos de América.
“Ex Grupo Mexicana”	Grupo Mexicana de Aviación, S.A. de C.V., quien a su vez era controladora de tres aerolíneas, Compañía Mexicana de Aviación, Mexicana Click y Mexicana Link.

“FAA”	Administración Federal de Aviación de los EUA (por sus siglas en inglés United States Federal Aviation Administration).
“Factor de ocupación”	Los RPMs divididos entre los ASMs y expresado en porcentaje.
“FCC”	Comisión Federal de Comunicaciones de los EUA (por sus siglas en inglés *United States Federal Communications Commission*).
“Fiduciario”	Nacional Financiera, S.N.C., Institución de Banca de Desarrollo, Dirección Fiduciaria.
“Frontier”	Frontier Airlines, Inc.
GAFSACOMM	Grupo Aeropuertario, Ferroviario, de Servicios Auxiliares y Conexos, Olmeca- Maya- Mexica, S.A. de C.V.
“Grupo Aeroméxico”	Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V., y sus subsidiarias, Aeroméxico y Aeroméxico Connect.
“Grupo TACA”	Taca International Airlines, S.A.
“Horas bloque”	El número de horas durante las cuales la aeronave se encuentra en servicio, medidas desde el momento en que deja la puerta de salida hasta el momento en el que llega a la puerta de destino.
“Horas de vuelo”	Número de horas durante las cuales la aeronave se encuentra en servicio, calculadas desde el momento del despegue hasta el momento en que aterriza en su destino.
“IAE”	International Aero Engines LLC.
“IASA”	Evaluación de la Seguridad de la Aviación Internacional (*International Aviation Safety Assessment*)
“IATA”	Asociación Internacional de Transporte Aéreo (*International Air Transport Association)*
“INEGI”	Institución Nacional de Estadística y Geografía.
“Interjet”	ABC Aerolíneas, S.A. de C.V.
“JetBlue”	JetBlue Airways Corporation
“JetSMART”	JetSMART Airlines SpA
“LATAM”	LATAM Airlines Group S.A.
“Latinoamérica”	Conjuntamente, México, el Caribe, Centroamérica y Sudamérica.
“LMV”	Ley del Mercado de Valores
“México”	Estados Unidos Mexicanos
“NEO”	Opción de motor nuevo (por sus siglas en inglés *New Engine Option*)
“NIIF”	Normas Internacionales de Información Financiera
“Nueva Mexicana de Aviación”	Aerolínea del Estado Mexicano, S.A. de C.V.
“OACI”	Organización de Aviación Civil Internacional
“Otras Aerolíneas latinoamericanas que cotizan en bolsa”	Conjuntamente, Azul, Copa y LATAM.
“Pasajeros reservados”	Número total de pasajeros que han reservado en todos los segmentos de vuelo.
“Pasajeros volados”	Número total de pasajeros transportados en todos los

	segmentos de vuelo.
“Pesos” o “Ps”	Pesos, moneda de curso legal en México.
“PIB”	Producto interno bruto.
“P&W”	Pratt & Whitney.
“Puntualidad”	Vuelos que llegan dentro de los 15 minutos siguientes a la hora de llegada programada.
“RASM”	Ingresos de pasajero divididos entre ASMs.
“RPMs”	Pasajero reservado por milla (*Revenue passenger per miles*) significa el número de asientos vendidos a pasajeros dividido por el número de millas de los asientos que son volados.
“Ryanair”	Ryanair Holdings PLC.
“SICT”	Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.
“Southwest”	Southwest Airlines Co.
“Spirit”	Spirit Airlines, Inc.
“TACC”	Tasa Anual de Crecimiento Compuesto.
“Tarifa promedio por pasajero reservado”	Total de ingresos de pasajeros dividido entre los pasajeros reservados.
“Tiger”	Tiger Airways Holdings Limited.
“Total de ingresos operativos por ASM” o “TRASM”	Total de ingresos divididos entre ASMs.
“TSA”	Administración de Seguridad en el Transporte de los EUA *(*por sus siglas en inglés *United States Transportation Security Administration*).
“ULCC” o “aerolíneas de ultra-bajo-costo”	Aerolínea que pertenece al sub-conjunto de las aerolíneas de bajo costo, que se distingue por la utilización de un modelo de negocios con un enfoque en el bajo costo, la utilización eficiente de activos, desagregación de fuentes de ingresos además de las tarifas base con múltiples productos y servicios ofrecidos por un costo adicional.
“United”	United Airlines Holdings, Inc.
“Utilización diaria promedio por aeronave”	Horas de vuelo, u Horas bloque, según sea aplicable, divididas entre el número de días en el período dividido entre aeronave promedio en el período.
“VFR”	Pasajeros que visitan amigos y familiares (por sus siglas en inglés *Visiting Friends and Relatives*).
“Viva”	Aeroenlaces Nacionales, S.A. de C.V.
“Wizz”	Wizz Air Holdings PLC.

Resumen ejecutivo:

RESUMEN EJECUTIVO

Este resumen ejecutivo presenta información seleccionada sobre Volaris. No incluye toda la información que debe ser considerada por el público inversionista. Antes de tomar una decisión de inversión, el público inversionista debe leer en su totalidad el presente Reporte Anual para un mayor entendimiento de nuestros negocios, incluyendo nuestros estados financieros y las secciones de “Factores de riesgo” y “Comentarios y análisis de la administración sobre la situación financiera y los resultados de operación.”

La Compañía

Somos una aerolínea de ultra-bajo costo, o ULCC (por sus siglas en inglés) constituida conforme a las leyes de los Estados Unidos Mexicanos. Nuestras oficinas principales se encuentran en Av. Antonio Dovalí Jaime No.70, torre B, piso 13, Colonia Zedec Santa Fe, Ciudad de México, México, 01210. Nuestro número telefónico es +52 55-5261-6400.

Desde el inicio de nuestras operaciones en 2006, hemos incrementado nuestras rutas de cinco a más de 250 y hemos incrementado nuestra flota eficiente de la familia A320 de Airbus de cuatro a 143 al 31 de diciembre de 2024. Actualmente operamos en promedio hasta 550 segmentos de vuelo en rutas que conectan 44 ciudades en México, 23 ciudades en los EUA, cuatro en Centroamérica y dos en Sudamérica.

Tenemos una participación de mercado muy importante en los principales aeropuertos de México (tomando como base el número de pasajeros), incluyendo Cancún, Guadalajara, Ciudad de México y Tijuana. Las principales ciudades que atendemos en los EUA son los centros con mayor presencia de comunidades mexicanas, según lo señalado por el Pew Hispanic Research Center.

Adicionalmente, nuestra subsidiaria operativa en Costa Rica, Vuela Aviación, inició operaciones el 1 de diciembre de 2016 y nuestra subsidiaria operativa en El Salvador, Vuela El Salvador, inició operaciones el 15 de septiembre de 2021. Buscamos replicar nuestro modelo de ultra bajo costo en Centro y Sudamérica, ofreciendo tarifas base bajas y servicio de punto a punto en la región.

Adicionalmente, el 16 de enero de 2018, firmamos un acuerdo de código compartido con la aerolínea ultra-bajo costo de los EUA Frontier, el cual inició operaciones el 23 de agosto de 2018. Esperamos que este acuerdo y colaboración, el primero entre dos aerolíneas de ultra-bajo costo, abra opciones adicionales de viaje de tarifas ultra-bajas entre México y los EUA. En particular, actualmente damos servicio a 23 destinos en los EUA y 44 en México, de los cuales 18 coinciden con destinos de Frontier en ambos países.

Somos una de las aerolíneas que cotizan en bolsa con la estructura de costos más baja a nivel mundial considerando el costo por milla por asiento disponible, o CASM. En 2024, nuestro CASM fue de EUA $8.03 centavos comparado a un CASM promedio no ajustado por longitud de etapa de EUA $10.29 centavos de las Otras aerolíneas latinoamericanas públicas, incluyendo Azul, Copa y LATAM. Asimismo, tenemos costos más bajos que nuestros Competidores de mercado objetivo que cotizan en bolsa en los EUA, incluyendo Alaska, Frontier, Spirit, American, Delta, JetBlue, Southwest, Allegiant y United, los cuales tuvieron un CASM promedio no ajustado por longitud de etapa de EUA $14.61 centavos en 2024. Con nuestro modelo de negocios ULCC, hemos crecido de forma importante mientras que hemos mantenido un CASM bajo durante los últimos años. Hemos logrado lo anterior mediante el uso eficiente y uniforme de nuestra flota, un alto nivel de utilización de activos, un énfasis muy importante en canales de ventas y distribución directos y nuestra estructura con un sistema de compensación variable basado en el desempeño. Nos hemos enfocado de forma importante en los costos bajos como parte de nuestra cultura organizacional, y creemos que podemos bajar adicionalmente nuestro CASM incorporando nuevas aeronaves de la familia Airbus A320neo y utilizando nuestra infraestructura existente para lograr economías de escala. Creemos que la ventaja competitiva de nuestros costos unitarios nos permitirá continuar bajando nuestras tarifas base, estimular la demanda del mercado e incrementar las oportunidades de otros ingresos por servicios.

Nuestro modelo de negocios ULCC y nuestro bajo CASM nos permite competir principalmente ofreciendo tarifas base bajas para estimular la demanda. Usamos nuestro sistema de control de rendimientos para establecer

nuestras tarifas en un esfuerzo para lograr rendimientos y factores de ocupación adecuados en cada ruta que operamos. Usamos tarifas promocionales para estimular la demanda y nuestras tarifas base tienen precios que compiten con las tarifas de autobuses de largo alcance en México.

Durante el 2024, nuestra tarifa base promedio fue de EUA $52.62 y regularmente ofrecemos tarifas promocionales desde EUA $1.80 o EUA $0.98 para miembros de V-Club, excluyendo tarifas de aeropuertos. Hemos desagregado ciertos componentes de nuestro servicio de transporte aéreo como parte de nuestra estrategia para que nuestros pasajeros puedan escoger y pagar por los productos y servicios que quieren utilizar. Esta estrategia de desagregación de precios nos ha permitido incrementar de forma significativa nuestros otros ingresos por servicios, así como nuestros ingresos totales. Planeamos continuar usando tarifas base bajas para estimular una demanda adicional de pasajeros, logrando que pasajeros de autobuses utilicen el transporte aéreo e incrementar nuestro factor de ocupación. En 2024, nuestro Factor de ocupación promedio fue de 86.8% comparado con un factor de ocupación promedio de 84.1% de las Otras aerolíneas latinoamericanas públicas y de 82.6% de nuestros competidores de mercado objetivo que se encuentran listados en los EUA. Un mayor Factor de ocupación nos ayuda a generar otros ingresos por servicios e ingresos totales adicionales, lo que nos permite bajar aún más las tarifas base y estimular nueva demanda.

Además de tarifas bajas, nuestro objetivo es proporcionar una experiencia adecuada y eficiente a nuestros clientes. Realizamos esfuerzos para ofrecer a nuestros clientes Puntualidad en nuestras operaciones aéreas, las cuales tuvieron en promedio una puntualidad del 83.6% en 2024. La marca ha logrado un gran reconocimiento por nuestro enfoque en proporcionar valor agregado y una experiencia positiva a nuestros clientes. Consideramos que nuestra cultura corporativa de una positiva “administración de la relación con el cliente”, ha sido un elemento clave para nuestro éxito.

Resumen de la Información Financiera Consolidada y Operativa

Las siguientes tablas resumen la información financiera consolidada seleccionada y operativa de nuestro negocio por los años presentados en las mismas. El siguiente resumen de la información financiera consolidada seleccionada debe leerse conjuntamente con los “Comentarios y análisis de la administración sobre la situación financiera y los resultados de operación” y con nuestros estados financieros consolidados auditados, incluyendo las notas de dichos estados financieros consolidados, que se incluyen en este Reporte Anual. Preparamos nuestros estados financieros consolidados conforme a las NIIF.

El resumen de la información de los estados consolidados de resultados para los años terminados el 31 de diciembre de 2022, 2023 y 2024, así como el resumen de la información de los estados consolidados de situación financiera al 31 de diciembre de 2023 y 2024, se derivó de nuestros estados financieros consolidados auditados incluidos en este Reporte Anual. Nuestros resultados históricos no son necesariamente indicativos del desempeño futuro.

	Por los años terminados y al 31 de diciembre		
	2022	**2023**	**2024**
	(Miles de dólares estadounidenses, excepto por utilidad por acción e información operativa)		
INFORMACIÓN DE ESTADOS CONSOLIDADOS DE OPERACIONES (1)			
Ingresos operativos:			
Ingreso pasajero:			
Ingresos por tarifa	1,661,176	1,650,287	1,517,106

	Por los años terminados y al 31 de diciembre		
	2022	**2023**	**2024**
	(Miles de dólares estadounidenses, excepto por utilidad por acción e información operativa)		
Otros ingresos de pasajeros	1,078,251	1,473,237	1,492,593
Ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros:			
Otros ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros	92,977	115,424	111,551
Carga	14,786	20,025	20,626
	2,847,190	3,258,973	3,141,876
Otros ingresos operativos	(25,066)	(54,710)	(206,444)
Gastos de combustible, neto	1,299,254	1,165,078	893,987
Gastos de navegación, aterrizaje y despegue	379,108	503,366	492,507
Salarios y beneficios	283,089	386,723	411,253
Depreciación de activos por derecho de uso	320,443	362,015	409,935
Depreciación y amortización (2)	97,486	134,296	183,115
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	124,287	167,341	169,472
Otros gastos operativos	102,585	169,864	139,248
Gastos de arrendamiento variables de equipo de vuelo	124,532	103,845	135,155
Gastos de mantenimiento (3)	97,783	98,445	100,426
	2,803,501	3,036,263	2,728,654
Utilidad de operación	**43,689**	**222,710**	**413,222**
Ingresos financieros	12,902	38,222	49,444
Costos financieros	(192,535)	(219,343)	(293,639)
Ganancia (pérdida) cambiaria, neta	3,581	(34,147)	13,662
(Pérdida) utilidad antes de impuestos a la utilidad	(132,363)	7,442	182,689
Beneficio (pérdida) por impuestos a la utilidad	52,139	377	(56,314)
(Pérdida) utilidad neta	**(80,224)**	**7,819**	**126,375**
Promedio ponderado de acciones en circulación:			
Básicas	1,155,029,942	1,152,609,485	1,150,743,230
Diluidas	1,165,135,294	1,165,450,734	1,165,858,647
(Pérdida) utilidad por acción:			
Básicas (4)	(0.07)	0.01	0.11
Diluidas (4)	(0.07)	0.01	0.11
(Pérdida) utilidad por ADS:			
Básicas (5)	(0.69)	0.07	1.10
Diluidas (5)	(0.69)	0.07	1.08
INFORMACIÓN DE ESTADOS CONSOLIDADOS			

	Por los años terminados y al 31 de diciembre		
	2022	**2023**	**2024**
	(Miles de dólares estadounidenses, excepto por utilidad por acción e información operativa)		
DE POSICIÓN FINANCIERA			
Efectivo y equivalentes de efectivo	711,853	774,154	907,981
Inversiones a corto plazo	-	15,265	45,737
Cuentas por cobrar, neto	240,126	250,599	138,810
Depósitos en garantía porción circulante	64,357	147,836	227,211
Total del activo circulante [9]	**1,066,078**	**1,247,647**	**1,382,051**
Total del active	**4,467,653**	**5,145,972**	**5,703,710**
Total de pasivo a corto plazo	**1,419,740**	**1,621,583**	**1,770,258**
Total de pasivo a largo plazo	**2,813,176**	**3,281,795**	**3,568,639**
Total del pasivo	**4,232,916**	**4,903,378**	**5,338,897**
Capital social	248,278	248,278	248,278
Total del patrimonio	**234,737**	**242,594**	**364,813**
INFORMACIÓN DE ESTADOS CONSOLIDADOS DE FLUJOS DE EFECTIVO			
Flujos netos de efectivo generados en actividades de operación	613,602	729,825	1,089,729
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión	(130,694)	(462,044)	(472,520)
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de financiamiento	(513,088)	(214,386)	(471,570)
INFORMACIÓN OPERATIVA [8]			
Aeronaves al final del periodo	117	129	143
Utilización diaria promedio por aeronave (horas bloque)	13.28	13.37	13.03
Utilización diaria promedio por aeronave (horas de vuelo)	11.29	11.37	11.16
Tipo de cambio promedio peso/EUA $	20.12	17.76	18.30
Tipo de cambio al final del período/EUA $	19.36	16.89	20.27
Estaciones	72	71	73
Despegues [6]	193,050	201,376	173,209
Pasajeros volados (miles) [6]	29,064	31,537	27,927
Pasajeros reservados (miles) [6]	31,051	33,497	29,473
Pasajeros por milla (RPMs) (miles) [6]	30,191,210	33,448,937	29,504,673
Asientos disponibles por milla (ASMs) (miles) [6]	35,280,830	38,890,127	33,989,693
Factor de ocupación [7]	86%	86%	87%
Promedio de ingresos por tarifa por pasajero reservado [7] [11]	54	49	51
Promedio de otros ingresos de pasajero por pasajero reservado [6] [11]	35	44	51
Total de ingresos adicionales por pasajero reservado [6] [11]	**38**	**48**	**55**
Total de ingresos operativos por ASM (TRASM)	**8.1**	**8.4**	**9.2**

	Por los años terminados y al 31 de diciembre		
	2022	**2023**	**2024**
	(Miles de dólares estadounidenses, excepto por utilidad por acción e información operativa)		
(centavos)[6] [11]			
Ingresos de pasajeros por ASMs (RASM) (centavos) [6] [11]	4.7	4.2	4.5
Gastos operativos por ASMs (CASM) (centavos) [6] [11]	7.9	7.8	8.0
CASM sin combustible (centavos) [6] [11]	4.3	4.8	5.4
Galones de combustible consumidos (miles)	340,053	372,195	322,705
Costo promedio de combustible por galón EUA $	3.8	3.1	2.8
Empleados promedio por aeronave al final del periodo [10]	60	54	44

(1) Las cantidades totales en la tabla anterior pueden no calcularse exactamente debido al redondeo.
(2) Incluye, entre otras cosas, gastos de mantenimiento mayor, los cuales son capitalizados y posteriormente amortizados. Ver "Comentarios y análisis de la administración sobre la situación financiera y los resultados de operación".
(3) Incluye únicamente gastos de mantenimiento rutinario y ordinario. Ver "Comentarios y análisis de la administración sobre la situación financiera y los resultados de operación"
(4) Los importes de la utilidad por acción básica y diluida se calculan dividiendo el resultado del ejercicio atribuible a los tenedores de acciones ordinarias entre el promedio ponderado de número de acciones conforme a la NIC 33 "Ganancias por acción".
(5) La base utilizada para el cómputo de esta información resulta de multiplicar los ingresos por acción básica y diluida obtenida conforme al numeral anterior (3) por diez, el cual es el número de CPOs representados por cada ADS. Cada CPO, en cambio, representa un interés en una acción Serie A del capital social de Volaris.
(6) Incluye itinerado y fletamento (charter).
(7) Incluye itinerado.
(8) Ver "Glosario de Términos y Definiciones" incluido en esté Reporte Anual para definiciones de términos utilizados en esta tabla.
(9) Ver detalle de otros activos circulantes en la sección: "Anexos, Estados Financieros Dictaminados".
(10) Los agentes de tráfico son considerados en una base de 60% ETC (Equivalente a Tiempo Completo), ya que son empleados de tiempo parcial.
(11) Medida financiera no NIIF. Para obtener más información sobre las medidas no NIIF, consulte el Indicador de información clave.

Indicadores clave de desempeño

Las siguientes métricas son frecuentemente proporcionadas y utilizadas por la administración, analistas e inversionistas para mejorar la comparabilidad de los resultados anuales de la Compañía, así como para comparar sus resultados con los de otras aerolíneas: Pasajeros por milla (RPMs); tarifa promedio por pasajero reservado; promedio de otros ingresos por servicios por pasajero reservado; total de ingresos operativos por ASM (TRASM); ingresos de pasajeros por ASMs (RASM); gastos operativos por ASMs (CASM); CASM sin combustible y costo promedio de combustible por galón. Los ingresos operativos promedio por pasajero reservado representan el total de ingresos por pasajero dividido por los pasajeros reservados. El CASM sin combustible representa los gastos operativos totales, neto excluyendo el gasto de combustible dividido por la ASMs. El costo económico promedio de combustible por galón representa el gasto total de combustible neto del efecto de cobertura, dividido por el número total de galones de combustible consumidos. Creemos que estos datos operativos son útiles para informar el desempeño operativo de nuestro negocio; sin embargo, estas medidas pueden diferir de las medidas con títulos similares informadas por otras compañías y no deben considerarse de forma aislada o como un sustituto de las medidas de desempeño de acuerdo con las NIIF.

Tipos de Cambio

La siguiente tabla muestra, durante los periodos ahí indicados, las tasas máximas, mínimas, periodos finales y promedio expresadas en Ps. por EUA dólar en cada caso para la compra de EUA dólares, todas expresadas en Ps.

nominales por EUA dólar. No garantizamos que las cantidades en Ps. previstas en el presente Reporte Anual hayan sido o puedan ser convertidas a EUA dólares a una tasa en particular o del todo.

	Tasa[1]			
	Máximo	**Mínimo**	**Periodo Final[2]**	**Promedio[3]**
2020	25.1185	18.5712	19.9487	21.4961
2021	21.8185	19.5793	20.5075	20.2822
2022	21.3775	19.1433	19.3615	20.1250
2023	19.0517	16.6895	16.8935	17.7620
2024	20.7185	16.3357	20.2683	18.3024
2025				
Enero 2025	20.8012	20.2255	20.5677	20.5644
Febrero 2025	20.6693	20.2617	20.4277	20.4599
Marzo 2025	20.8518	19.8693	20.3182	20.2463
Abril 2025 (hasta el 29 de abril)	20.7653	19.5478	19.5478	20.1163

(1) Fuente: Banco de México.
(2) Publicada por el Banco de México como el tipo de cambio para el pago en México de obligaciones denominadas en moneda extranjera aplicables en el periodo final.
(3) Promedio de tasas al final del mes o diarias, según sea aplicable.

El 29 de abril de 2025 el tipo de cambio aplicable para el pago de obligaciones denominadas en moneda extranjera pagaderas en México de conformidad con la publicación del Banco de México fue de 1 dólar estadounidense por Ps. 19.5478 .

Para el detalle del comportamiento de los valores, ver “5) Mercado de Capitales-B) Comportamiento de la Acción en el Mercado de Valores” del presente Reporte Anual.

Factores de riesgo:

FACTORES DE RIESGO

Usted debe considerar cuidadosamente los riesgos que se describen más adelante, así como la información adicional contenida en este Reporte Anual, antes de tomar una decisión de inversión. Cualquiera de los riesgos que se describen a continuación puede afectar significativamente nuestras operaciones, los planes de negocio, la situación financiera o los resultados de las operaciones. En tales casos, el precio o la liquidez de nuestras Acciones pudiera reducirse y usted podría perder parte o la totalidad de su inversión.

Los riesgos que se describen a continuación son aquellos que actualmente consideramos pudieran afectar adversamente nuestras Acciones. En general, invertir en valores de países emisores de mercados emergentes, como México, involucra riesgos que son diferentes a los riesgos asociados con la inversión en valores de empresas estadounidenses y empresas ubicadas en otros países con mercados de capital desarrollados. Algunos de estos riesgos podrían afectar de manera material y adversa nuestro negocio y los resultados de nuestras operaciones.

En la medida en que la información se relacione o se obtenga de fuentes relacionadas con, el gobierno mexicano, o datos macroeconómicos de México, la siguiente información ha sido obtenida de publicaciones realizadas por el gobierno mexicano y no ha sido verificada de forma independiente por nosotros.

Riesgos relacionados con México y otros países en los que operamos

Ciertos acontecimientos de carácter económico, político y social en México, así como cambios en las políticas federales del gobierno mexicano, podrían tener un efecto adverso en nuestro negocio, resultados de operación, situación financiera y prospectos.

Nuestro negocio, resultados de operación y situación financiera son afectados por acontecimientos económicos, políticos o sociales en México, incluyendo, entre otros, cualquier inestabilidad política o social en México, cambios en la tasa de crecimiento económico o desaceleración del crecimiento económico, fluctuaciones en la tasa de cambio entre el peso y el dólar, incremento en los índices de inflación o en las tasas de intereses, cambios en los impuestos o cualquier reforma a las leyes, políticas gubernamentales federales y deposiciones mexicanas vigentes.

Acontecimientos sociales o políticos adversos en o que afectan a México podrían afectarnos negativamente y, a los mercados financieros mexicanos en general, afectando, en consecuencia, nuestra capacidad para obtener financiamiento. El 2 de junio de 2024 se llevaron a cabo las elecciones presidenciales y para renovar el Congreso de la Unión, donde Claudia Sheinbaum Pardo fue electa presidenta. El partido de la presidenta y partidos aliados tiene la mayoría calificada de la Cámara de Diputados y de Senadores. No podemos afirmar que la situación política actual o cualquier acontecimiento futuro en México no vayan a tener un efecto adverso significativo en nuestro negocio, resultados de operación, situación financiera o prospectos.

Adicionalmente, el gobierno federal mexicano ha ejercido, y continúa ejerciendo, una influencia significativa sobre la economía mexicana. En particular, las acciones y políticas del Gobierno Federal de México al transporte aéreo y servicios similares pudieran tener un impacto significativo en nosotros.

La Nueva Mexicana de Aviación fue creada el 15 de junio de 2023, como una empresa del Estado y comenzó operaciones el 26 de diciembre de 2023, incrementando aún más nuestra competencia. El 2 de febrero de 2023, el Gobierno Federal de México publicó un decreto, el cual fue modificado el 7 de julio de 2023, ordenando el cierre de las operaciones de transporte aérea de carga nacional e internacional, tanto regular como no regular, en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

Además, en septiembre de 2022, la AFAC emitió un acuerdo que reduce las operaciones del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México de 61 a 52 vuelos por hora. Posteriormente, el 31 de agosto de 2023, la AFAC emitió una resolución que reduce aún más el número de vuelos en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México a un máximo de 43 vuelos por hora. En respuesta a esta reducción, la cual entró en vigor el 8 de enero de 2024, redujimos capacidad en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, inicialmente redistribuyendo cuatro líneas de aeronaves a otros aeropuertos nacionales, con un total de seis líneas de aeronaves redistribuidas al final del 2024.

El 5 de febrero de 2024, el expresidente Andrés Manuel López Obrador presentó ante la Cámara de Diputados un paquete de 18 reformas constitucionales y dos iniciativas de reformas legales. Estas reformas e iniciativas buscan, entre otros aspectos, modificar el funcionamiento de los Poder Judicial, Legislativo y Ejecutivo y del sistema electoral; desaparecer a diversos órganos constitucionales autónomos como la Comisión Federal de Competencia Económica, Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales, Instituto Federal de Telecomunicaciones y organismos reguladores coordinados, así como una simplificación de la estructura de la Administración Pública Federal; modificar el sector energético; establecer prohibiciones constitucionales en diversas materias como “fracking”, minería a cielo abierto, uso de vapeadores y fentanilo; y elevar a rango constitucional diversos programas sociales iniciados durante su gobierno, así como crear el Fondo de Pensiones para el Bienestar.

El 15 de septiembre de 2024, se aprobó el Decreto por el que se reforman, adicionan y eliminan varios artículos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos respecto del Poder Judicial de la Federación. Las Reformas al Poder Judicial Federal incluyen, entre otras: (i) la desaparición del Consejo de la Judicatura Federal (“CJF”) y que sus funciones administrativas pasen a un órgano de administración judicial (designado por los Poderes de la Unión), mientras que sus funciones de disciplina pasan a un Tribunal de Disciplina Judicial (electo por votación

popular), (ii) la reducción de 11 a nueve Ministros integrantes de la Suprema Corte de Justicia de la Nación ("SCJN"), que su periodo en funciones disminuya de 15 a 12 años y que solamente funcione en Pleno (se propone la desaparición de las Salas de la SCJN), (iii) la elección por voto popular, previa convocatoria y postulación de los tres poderes de la unión de Ministros de la SCJN, Magistrados Electorales, Magistrados de Circuito, Magistrados del Tribunal de Disciplina Militar y Jueces de Distrito, (iv) modificaciones en materia de remuneraciones para que ningún funcionario judicial obtenga una remuneración mayor a la del Presidente de la República, (v) que el Tribunal Electoral del Poder Judicial de la Federación pueda resolver impugnaciones en elecciones judiciales clave, (vi) ampliar el alcance del juicio político y establecer procedimientos para procesar penalmente a funcionarios judiciales y (vii) fortalecer la independencia de los poderes judiciales estatales.

Condiciones económicas adversas en México y los otros países en los que operamos pudieran afectar adversamente nuestro negocio, resultados de operación y situación financiera.

Somos una sociedad mexicana y la mayoría de nuestras operaciones se realizan en México. Para el año terminado el 31 de diciembre de 2024, el 62% de nuestros ingresos totales fueron atribuibles a las operaciones domésticas en México. En consecuencia, nuestro negocio se ve afectado por el desempeño de la economía mexicana. En 2022, 2023 y 2024, la economía mexicana creció 3.1%, 3.2% y 1.2%, respectivamente, en términos del PIB ajustados por temporada, de acuerdo con el INEGI. En el pasado, México ha experimentado largos periodos de crisis económicas ocasionados por factores internos y externos sobre los cuales no tenemos control alguno. Dichos periodos se han caracterizado por la inestabilidad en el tipo de cambio, alta inflación, altas tasas de intereses nacionales, desaceleración económica, reducción en los flujos del capital internacional, reducción en la liquidez del sector bancario y altas tasas de desempleo.

También realizamos una parte importante de nuestras operaciones en los Estados Unidos y Centro y Sudamérica. Para el año terminado al 31 de diciembre de 2024, el 38% de nuestros ingresos totales fueron atribuibles a nuestras operaciones en dichas regiones. Por lo anterior, nuestros resultados no sólo dependen de nuestras operaciones domésticas, sino también se ven afectadas por las de Estados Unidos y Centro y Sudamérica.

A la fecha de este Reporte Anual, creemos que los principales factores de riesgo para los países donde operamos incluyen, pero no se limitan a, los siguientes: (i) la continuación de los persistentes desajustes entre la oferta y la demanda, el aumento de la inflación y un ciclo de normalización de la política monetaria más rápido de lo previsto, y su impacto en la economía mundial, los mercados emergentes, la aversión al riesgo, los mercados de divisas, la deuda y la volatilidad de los mercados financieros; (ii) la escalada del malestar social; (iii) más perturbaciones climáticas adversas; (iv) una escalada de las tensiones comerciales y tecnológicas, podría pesar sobre la inversión y el crecimiento de la productividad, planteando obstáculos adicionales en la senda de la recuperación; (v) un rápido crecimiento de las criptomonedas sin una regulación clara que podría conducir a una inestabilidad financiera con efectos negativos para la economía mundial; (vi) un aumento de la propagación y la destructividad de los ciberataques que afectan a infraestructuras críticas podría actuar como un nuevo lastre para la recuperación, especialmente a medida que aumentan el teletrabajo y la automatización; (vii) cambios en las políticas migratorias y comerciales de Estados Unidos; y (viii) otros riesgos geopolíticos.

Condiciones económicas desfavorables en México y los demás países en los que operamos, incluyendo una desaceleración o recesión en sus economías, así como tasas de inflación altas, pueden resultar en una disminución de la demanda de nuestros vuelos, tarifas más bajas o un cambio hacia opciones alternas de transporte terrestre, como autobuses de larga distancia. No podemos asegurar que las condiciones económicas en México y los demás países en los que operamos no empeore, o que esas condiciones no tengan un efecto adverso en nuestro negocio, resultados de operación y condición financiera.

Acontecimientos económicos, políticos o sociales en los Estados Unidos y en los países de Centro y Sudamérica en los que operamos pueden tener un efecto adverso en nuestro negocio, resultados de operaciones, situación financiera y perspectivas.

Nuestro negocio, resultado de operaciones y situación financiera son afectados por acontecimientos económicos, políticos o sociales de los Estados Unidos, y de los países en Centro y Sudamérica en los que operamos. Al igual que otras empresas con operaciones internacionales, los acontecimientos políticos, económicos, geopolíticos o

sociales en los países en los que operamos o en otros lugares, como elecciones, nuevos gobiernos, cambios en las políticas públicas, circunstancias económicas, leyes y/o reglamentos, políticas comerciales, acuerdos o desacuerdos políticos, disturbios civiles y un aumento de la violencia o de la percepción de violencia, podrían tener un efecto material adverso en los países en los que operamos o en los mercados financieros mundiales y, a su vez, en nuestro negocio, resultados de las operaciones, situación financiera, y prospectos.

Por ejemplo, la nueva administración presidencial de Estados Unidos ha emitido una serie de órdenes ejecutivas que señalan un cambio en la política energética y de cambio climático del país. Entre otras directivas, dichas órdenes ejecutivas: (i) ordenan a las agencias federales que identifiquen y ejerzan las autoridades de emergencia para facilitar la producción, el transporte y el refinado de energía convencional, y piden el uso de reglamentos de emergencia para acelerar los proyectos de infraestructuras energéticas; (ii) promueven la exploración y producción de energía en tierras y aguas federales; (iii) ordenan una revisión de los reglamentos existentes que puedan suponer una carga para el desarrollo energético de EUA; y (iv) pausan el desembolso de los fondos asignados a través de la Ley de Reducción de la Inflación (Inflation Reduction Act) y la Ley de Inversión en Infraestructuras y Empleo (Infrastructure Investment and Jobs Act). Además de estas órdenes ejecutivas, la orden ejecutiva Rescisión Inicial de Órdenes Ejecutivas y Medidas Perjudiciales (Initial Rescissions of Harmful Executive Orders and Actions), emitida el 20 de enero de 2025, revoca cerca de 80 órdenes ejecutivas emitidas por la administración anterior, incluidas las que abordan la salud pública y el medio ambiente, el cambio climático y los riesgos financieros relacionados con el clima. Aún no conocemos el impacto total de estos cambios en nuestro negocio, incluidos los efectos de dichos cambios en relación con nuestros competidores. Además, actualmente existe una gran incertidumbre sobre la futura relación entre Estados Unidos y otros países, como México, incluso como resultado del cambio en la administración presidencial estadounidense con respecto a las políticas comerciales, tratados internacionales, aranceles, impuestos y otras limitaciones a las operaciones transfronterizas. Los cambios en los aranceles, las barreras comerciales, los controles de precios y cambios y otros requisitos normativos podrían tener un efecto adverso en nuestro negocio, perspectivas, situación financiera y resultados de operación, cuyo alcance no puede predecirse con certeza en este momento.

En caso de que las tasas de inflación en México y en los otros países en los que operamos se eleven, la demanda en nuestros servicios podría disminuir y nuestros costos podrían aumentar.

Históricamente, México ha experimentado niveles de inflación que en comparación han sido superiores a las tasas de inflación anuales de sus principales socios comerciales. La tasa de inflación anual, medida conforme a los cambios en el Índice Nacional de Precios al Consumidor, fue del 7.82% para 2022, 4.66% para 2023 y 4.21% para 2024, según lo calculado y publicado por el INEGI y el Banco de México. Adicionalmente, desde principios de 2021, la inflación, medida por el Índice de Precios al Consumidor, ha aumentado en las economías avanzadas y de mercados emergentes, alcanzando niveles récord, impulsada principalmente por problemas en la cadena de suministro (incluida la escasez de insumos, las limitaciones laborales y el aumento de los precios de las materias primas), el exceso de demanda de bienes y servicios y los aumentos significativos de los precios de la energía. A pesar de que la inflación disminuyó en 2023 en la mayoría de los países, permaneció por encima de los objetivos de inflación establecidos por los Bancos Centrales, según lo indicado por el Banco de México. Adicionalmente, las tasas de interés de referencia se mantuvieron en niveles altos en 2023, reflejando políticas monetarias restrictivas. Durante 2024, la inflación siguió bajando de forma gradual y los bancos centrales empezaron a recortar las tasas de interés, aunque se mantuvieron cautelosos debido a la persistente incertidumbre macroeconómica. Continuamos enfrentando un entorno macroeconómico complejo, caracterizado por una volatilidad alta en los mercados financieros. Altas tasas de inflación podrían afectar adversamente nuestro negocio y resultados de operaciones, reduciendo el poder adquisitivo del consumidor y, afectando adversamente la demanda del consumidor respecto de nuestros servicios, aumentando nuestros costos más allá de los niveles que nosotros podríamos repercutir a nuestros consumidores y disminuyendo nuestro beneficio e ingresos en la medida que la inflación exceda el crecimiento en nuestros niveles de precio.

Fluctuaciones en la moneda o la devaluación y depreciación del dólar estadounidense podrían afectar adversamente nuestras operaciones, el Reporte Anual, la situación financiera o los resultados de las operaciones.

Las ganancias o pérdidas cambiarias incluidas en nuestro costo total de financiamiento son consecuencia principalmente del impacto cambiario dólar estadounidense-peso mexicano en nuestras obligaciones denominadas en pesos mexicanos (tales como deuda denominada en pesos mexicanos, proveedores y otras cuentas por pagar) y en nuestros activos (tales como efectivo denominado en pesos mexicanos, equivalentes de efectivo, cuentas por cobrar,

depósitos en garantía e instrumentos financieros derivados en pesos mexicanos). Al 31 de diciembre de 2022, 2023 y 2024, nuestra posición monetaria pasiva neta en pesos mexicanos y otras monedas denominadas en dólares estadounidenses fue de EUA $0.2 mil millones, EUA $0.2 mil millones y EUA $0.4 mil millones, respectivamente. En 2022, 2023 y 2024, como consecuencia de la apreciación o depreciación del dólar frente al peso, y de nuestra posición monetaria pasiva neta en pesos mexicanos y otras monedas, registramos ganancias (pérdidas) cambiarias de EUA $3.6 millones, EUA $(34.1) millones y EUA $13.7 millones, respectivamente.

El valor del dólar estadounidense ha sido objeto de fluctuaciones significativas con respecto al paso del tiempo y pudiera serlo en fluctuaciones significativas en un futuro. Al 31 de diciembre de 2022, 2023 y 2024, el dólar estadounidense se ha depreciado 5.9%, 12.7% y apreciado 20.0%, respectivamente, frente al peso mexicano en términos nominales.

La devaluación o depreciación del dólar estadounidense frente al peso puede afectar negativamente el valor en dólares estadounidenses de una inversión en los Certificados de Participación Ordinarios (CPOs), así como el valor en dólares estadounidenses de cualquier dividendo u otras distribuciones que podamos realizar.

Las fluctuaciones en el tipo de cambio podrían afectar el valor de cualquier dividendo u otras distribuciones que elijamos hacer en el futuro, y pueden afectar el pago oportuno de cualquier dividendo en efectivo u otras distribuciones a los titulares de Certificados de Participación Ordinarios (CPOs) que elijamos pagar en el futuro.

Acontecimientos en otros países pudieran afectar adversamente la economía mexicana, el valor de mercado de nuestros valores, situación financiera y resultados de operaciones.

El valor de mercado de los valores de compañías mexicanas es afectado por las condiciones económicas y de mercado en países desarrollados y en países con mercados emergentes. Aunque las condiciones de mercado en dichos países pudieran variar significativamente de las condiciones económicas en México, las reacciones de los inversionistas a los acontecimientos ocurridos en cualquiera de estos países podrían tener un efecto adverso en el valor del mercado de los valores de las emisoras mexicanas. Por ejemplo, en años recientes los precios tanto de deuda mexicana como de valores mexicanos han sufrido ocasionalmente caídas sustanciales como resultado de acontecimientos en otros países.

Adicionalmente, la correlación directa entre las condiciones económicas de México y de los EUA se ha fortalecido en los últimos años como consecuencia del Tratado de Libre Comercio con América del Norte, o TLCAN, y ha incrementado la actividad económica entre los dos países (incluyendo aumentos en las remesas de dólares enviadas por los trabajadores mexicanos en los EUA a sus familias en México). El 30 de noviembre de 2018 México, los EUA y Canadá firmaron un nuevo acuerdo de comercio denominado T-MEC el cual entró en vigor el 1 de julio de 2020 y remplazó al TLCAN. Cabe señalar que Ese tiene programado que en 2026, los tres países revisarán el T-MEC. La implementación de políticas migratorias puede afectar negativamente el comportamiento de viaje entre México y Estados Unidos, especialmente en VFR y el mercado de viajes de placer y podría impactar de manera negativa nuestros resultados de operaciones.

La legislación mexicana en materia de competencia económica podría afectar las tarifas que cobramos a nuestros clientes.

La Ley de Aviación Civil establece que en caso de que la SICT considere que no exista competencia efectiva entre los diferentes concesionarios o permisionarios (lo cual es requerido para operar aerolíneas en México), la SICT debe solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica para que, en su caso, la SICT establezca bases de regulación tarifaria para aerolíneas operando en México. Dicha regulación se mantendrá sólo mientras subsistan las condiciones que la motivaron. La imposición de regulaciones tarifarias por la SICT podría afectar materialmente nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera.

La violencia en México ha tenido un impacto adverso y pudiera continuar impactando adversamente la economía mexicana lo cual podría tener un efecto negativo en nuestro negocio, resultados de operaciones o situación financiera.

México ha experimentado un aumento significativo en la violencia debido al tráfico ilegal de drogas, particularmente en los estados del norte del país, y varios otros estados. La violencia ha tenido un impacto adverso en la economía mexicana. Así mismo, los crímenes violentos pudieran afectar los viajes dentro de México y entre éste y otros países, incluyendo los EUA, así como los aeropuertos y ciudades en donde operamos, incluyendo los aeropuertos o las ciudades en el norte de México en las cuales contamos con operaciones significativas, así como incrementar nuestros costos en seguros y seguridad. No podemos asegurar que los niveles de violencia en México, EUA y otros países en los que operamos, sobre los cuales no tenemos control alguno, no vayan a incrementar o decrecer y por lo tanto puedan tener efectos adversos en la economía del país o en nuestro negocio, resultados de operaciones o situación financiera.

Riesgos relacionados con la industria de la aviación.

Operamos en una industria altamente competitiva.

Enfrentamos una competencia significativa en las rutas, tarifas, servicios y *slots* en los aeropuertos. Dentro de la industria de la aviación, en muchas de nuestras rutas, competimos con aerolíneas tradicionales, aerolíneas regionales y aerolíneas de bajo costo. La intensidad de la competencia que enfrentamos varía de una ruta a otra y depende de distintos factores, incluyendo la solidez de las aerolíneas competidoras. Nuestros competidores pueden tener mayor reconocimiento de marca, mayores recursos financieros y otros recursos en comparación con nosotros. En caso de que nuestros competidores reduzcan sus tarifas a niveles que no nos sea posible igualar y que al mismo tiempo podamos mantener una operación rentable o que tengan mayor éxito en la operación de ciertas rutas (como resultando del servicio o de otras cuestiones), podríamos tener que reducir o suspender servicios en las rutas respectivas, lo que puede llevarnos a incurrir en pérdidas, o bien, podría impactar nuestro crecimiento, situación financiera o resultados de operaciones. Ver la sección “Descripción del Negocio – Nuestras Operaciones - Competencia”.

La industria de la aviación es particularmente susceptible a los descuentos en precios, debido a que, una vez que un vuelo está itinerado, las compañías aéreas enfrentan únicamente costos adicionales nominales para brindar servicio a los pasajeros que, de otra manera, serían asientos no vendidos. El aumento en las tarifas o la competencia de precios podría afectar adversamente nuestros resultados de operaciones y situación financiera. Por otra parte, otras compañías aéreas han comenzado a separar los servicios mediante el cobro de montos por separado para servicios tales como equipaje transportado, comida y bebidas consumidas a bordo de la aeronave y la selección anticipada de asientos. Esta separación y posibles reducciones en costos podrían permitir a las aerolíneas competidoras reducir las tarifas en las rutas que nosotros atendemos, lo que podría resultar en una mejora en su capacidad para atraer clientes y podría afectar nuestros resultados de operación y situación financiera.

Adicionalmente, las aerolíneas pueden aumentar o disminuir su capacidad en los mercados basándose en la rentabilidad percibida. Las decisiones de nuestros competidores relativas al aumento de la capacidad en la industria en general, o de la capacidad en una región particular, mercado o ruta podrían tener un impacto significativo adverso en nuestro negocio. Nuestro crecimiento y el éxito de nuestro modelo ULCC podrían alentar a la competencia en nuestros mercados a través del desarrollo por parte de nuestros competidores de sus propias estrategias de ULCC o mediante el ingreso de nuevos competidores en el mercado. Cualquier competidor puede tener mayores recursos financieros y el acceso a fuentes de financiamiento más económicas que nosotros, lo cual les permitiría operar su negocio con una estructura de costos más bajos que los nuestros. Si dichos competidores adoptan y desarrollan con éxito un modelo de negocio ULCC, podríamos vernos afectados de forma significativa, incluyendo nuestro negocio, resultados de operación y situación financiera.

Así mismo, nos enfrentamos a la competencia de medios sustitutos de los viajes en aeronave. En nuestras rutas nacionales, nos enfrentamos a la competencia de otras alternativas de transporte, tales como autobús o automóvil. Adicionalmente, los avances tecnológicos pueden limitar el deseo de viajar en aeronave. Por ejemplo, las videoconferencias y otros métodos de comunicación electrónica pueden reducir la necesidad de comunicación persona a persona y brindar una nueva dimensión de competencia a la industria ya que los viajeros buscan sustitutos de bajo costo para el transporte aéreo.

La Nueva Mexicana de Aviación fue creada el 15 de junio de 2023, como una empresa del Estado y comenzó operaciones el 26 de diciembre de 2023, aumentando aún más nuestra competencia. Si no somos capaces de

adaptarnos con rapidez en caso de cambios en la competencia dentro de nuestros mercados, podríamos tener un efecto adverso significativo en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

La industria de la aviación es fuertemente impactada por el precio y la disponibilidad de combustible. La volatilidad constante en los costos de combustible o interrupciones importantes en el suministro de combustible podría ocasionar una afectación significativamente adversa en nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera.

El combustible es un componente de costo significativo para las aerolíneas y es nuestro mayor gasto de operación. El costo de combustible fue del 46%, 38% y 33% de nuestros costos de operación totales en 2022, 2023 y 2024, respectivamente. En ese sentido, nuestros resultados operativos se ven significativamente afectados por los cambios en la disponibilidad y el costo de combustible. Tanto el costo como la disponibilidad de combustible se encuentran sujetos a diversos factores económicos, sociales y políticos y otros acontecimientos que ocurren alrededor del mundo, los cuales no podemos controlar ni predecir con exactitud. Históricamente, los precios de combustible han sido objeto de una alta volatilidad, variando considerablemente en los últimos años.

Anticipamos que los acontecimientos globales relacionados a la invasión de Rusia a Ucrania y como resultado, las restricciones de exportaciones, hacen altamente probable que se tendrá una disminución global de suministro e incremento en los precios del combustible, debido a que Rusia es uno de los mayores exportadores de petróleo en el mundo. Sus efectos podrían ser aún más severos si los miembros de la Organización de Países Exportadores de Petróleo (“OPEC”), deciden no, o no están en posibilidades de, incrementar su producción.

Además, la escalada del conflicto en Medio Oriente, desencadenada por los ataques entre Israel e Irán en abril de 2024, aumentó las tensiones geopolíticas en la región. Este enfrentamiento directo entre Irán e Israel marca una escalada significativa en sus históricas tensiones políticas y religiosas. La incertidumbre que rodea al conflicto y las posibles respuestas de cada país han repercutido en los mercados financieros. En particular, el precio del crudo Brent se disparó por encima de los EUA $90 por barril, alcanzando su nivel más alto desde el conflicto de la Franja de Gaza en octubre de 2023. Este repunte de los precios del petróleo supone un riesgo significativo para la industria de la aviación.

El conflicto Irán-Israel tiene implicaciones más amplias que la región inmediata, y las tensiones entre estas dos naciones podrían afectar a otros países de Medio Oriente y más allá, con la posibilidad de que el conflicto exacerbe aún más la inestabilidad geopolítica e incertidumbre económica a nivel global.

Debido a la gran proporción de los costos de combustible en nuestra base de costos totales de operaciones, incluso un incremento relativamente menor en el precio del combustible puede tener un impacto negativo significativo en nuestros costos de operación y en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones. Ver “Descripción del Negocio – Nuestra Operación - Combustible”.

Si no somos capaces de renovar nuestra concesión o es revocada por parte del Gobierno Federal de México, nos afectará adversamente.

Somos titulares de una concesión otorgada por el Gobierno Federal de México que nos autoriza a prestar el servicio de transporte aéreo nacional de pasajeros, carga y correo dentro de México, (“Concesión”). Nuestra Concesión fue otorgada por el Gobierno Federal a través de la SICT el 9 de mayo 2005 por un período inicial de cinco años y fue prorrogado por la SICT 17 de febrero de 2010 por un período adicional de diez años. El 21 de febrero de 2020 el periodo de nuestra Concesión fue extendido por un período adicional de 20 años contados a partir del 9 de mayo de 2020.

La ley mexicana establece que las concesiones podrán ser renovadas en varias ocasiones. Sin embargo, cada renovación no podrá exceder de 30 años y requiere que el concesionario:

1. hubiere cumplido con las obligaciones señaladas en la concesión que se pretende prorrogar;
2. lo solicite a más tardar un año antes de la conclusión de la vigencia de la Concesión;
3. hubiere realizado una mejora en la calidad de los servicios prestados durante la vigencia de la Concesión; y
4. acepte las nuevas condiciones que establezca la SICT, con base en la Ley de Aviación Civil.

La falta de renovación de la Concesión tendría un efecto adverso significativo en nuestro negocio, situación financiera, resultados de operaciones y prospectos y nos impediría continuar operando nuestro negocio.

Nos encontramos obligados bajo los términos de la Concesión a cumplir con ciertas obligaciones vigentes. El incumplimiento de estas obligaciones podría dar lugar a sanciones en contra de nosotros. Además, el gobierno mexicano tiene el derecho de revocar la Concesión, por diversas razones incluyendo:

- la interrupción del servicio;
- nuestra imposibilidad de cumplir con los términos de la Concesión;
- si cedemos o trasferimos la Concesión ó los derechos en ella conferidos;
- si no mantenemos vigentes los seguros a que se refiere la Ley de Aviación Civil;
- si aplicamos tarifas diferentes a las registradas con la SICT;
- si infringimos condiciones de seguridad;
- y si incumplimos con las obligaciones de pago de indemnizaciones o por nuestro incumplimiento de pago al gobierno mexicano de la contraprestación requerida.

Para más información sobre las potenciales causas de revocación, ver la sección de “Regulación”. En caso de que nuestra Concesión sea revocada, no seremos capaces de operar nuestro negocio en la forma en la que actualmente es operado y no podríamos obtener una nueva concesión por cinco años a partir de la fecha de revocación.

Conforme a la legislación mexicana, nuestros bienes podrían ser expropiados o requisados por el gobierno mexicano bajo ciertas circunstancias.

Conforme a la ley mexicana y nuestra Concesión, el gobierno federal mexicano podría expropiar nuestros activos, temporal o permanentemente, incluyendo nuestras aeronaves en caso de desastre natural, de guerra, de grave alteración del orden público o cuando se tema algún peligro inminente para la seguridad nacional, la paz interior del país o para la economía nacional. El gobierno federal mexicano, en todos los casos, salvo en el caso de guerra internacional, tiene la obligación de indemnizarnos, pagando los daños y perjuicios a su valor justo. En dichas circunstancias, no seríamos capaces de continuar con nuestras operaciones regulares. La ley aplicable no es clara en cuanto a la forma para determinar la indemnización y el momento en el que se deba pagar. Una requisa de nuestros activos podría tener un efecto significativamente adverso en nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera.

La industria de la aviación es particularmente sensible a los cambios en las condiciones económicas. Una contracción de la economía global podría impactar negativamente en nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera.

Nuestro negocio y la industria de la aviación en general se ven afectados por cambios en las condiciones económicas las cuales no podemos controlar, incluyendo, entre otras:

- cambios y volatilidad de las condiciones económicas en general, incluyendo la gravedad y duración de cualquier recesión en México, EUA o de la economía mundial y de los mercados financieros;
- cambios en las preferencias de los consumidores, percepciones, patrones de gasto o tendencias demográficas, incluyendo cualquier incremento en la preferencia por compañías de tarifas más elevadas que ofrecen más amenidades, y el decremento en las preferencias por compañías de bajo costo que ofrecen transporte más básico, durante tiempos de mejor situación económica o debido a otras razones;
- altos niveles de desempleo y diversos niveles de ingreso discrecional;
- problemas de salud, pandemias y otras preocupaciones de seguridad;
- desaceleración en el sector inmobiliario y en el mercado de valores;
- bajos niveles de confianza real o percibida por parte de los consumidores;
- altas tasas de inflación y de interés;
- aranceles y políticas comerciales globales; y
- incrementos en la volatilidad en el tipo de cambio y en el precio del combustible.

Estos factores pueden afectar adversamente nuestros resultados de operaciones y situación financiera, nuestra capacidad para obtener financiamiento en condiciones aceptables y nuestra liquidez en general. Las condiciones económicas actuales desfavorables, tales como la alta tasa de desempleo, un mercado de crédito limitado, las presiones relacionadas con el mercado de vivienda y un mayor enfoque en la reducción de costos de operación puede provocar una reducción en el gasto destinado al viaje de placer, viaje de negocios y a VFR. Para muchos viajeros, en particular, para las personas que realizan viajes de placer y para los que realizan viajes VFR, a quienes va enfocado nuestro servicio, el transporte aéreo es una compra discrecional que puedan eliminar de sus gastos en tiempos económicos difíciles.

Adicionalmente, condiciones económicas adversas podrían afectar nuestra capacidad para incrementar los precios con la finalidad de contrarrestar el aumento de combustible, costo de personal u otros costos, lo que podría resultar en un efecto adverso significativo en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones. Nos estamos esforzando en aumentar la demanda de nuestros vuelos entre la parte de la población en México que tradicionalmente ha utilizado el transporte terrestre para viajar debido a las limitaciones en los precios, ofreciendo tarifas más bajas que puedan competir con las tarifas de los autobuses en rutas similares. Condiciones económicas desfavorables podrían afectar nuestra capacidad de ofrecer tarifas más bajas y podrían afectar el gasto discrecional que realiza dicho segmento de la población de una manera más adversa que a otros viajeros.

Además, en un entorno inflacionario, es posible que no podamos manejar los aumentos resultantes en nuestros costos de operación dependiendo de sus efectos en la industria aérea y otras condiciones económicas. No podemos predecir cuánto durará un período inflacionario o hasta qué punto la alta inflación volverá a ocurrir en el futuro. En consecuencia, no podemos garantizar que seremos capaces de mantener nuestros costos al nivel actual. Si nuestros costos aumentaran y ya no somos capaces de mantener una estructura de costos competitiva, podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera.

La industria de la aviación se encuentra altamente regulada y nuestra situación financiera y resultados de operaciones podrían verse material y adversamente afectadas si no somos capaces de mantener las concesiones o autorizaciones gubernamentales necesarias tanto de los EUA como de México, Centro y Sudamérica para llevar a cabo nuestras operaciones.

La industria de la aviación se encuentra altamente regulada y estamos sujetos a regulación en México, en los EUA, Centro y Sudamérica, para las rutas que operamos. A fin de mantener las concesiones, permisos y autorizaciones necesarias emitidas por la SICT, a través de la AFAC, el DOT, por la Administración Federal de Aviación de los EUA (*United States Federal Aviation Administration*), o FAA (por sus siglas en inglés), así como de las diversas autoridades de aviación de los países de Centro y Sudamérica en los que operamos, incluyendo las autorizaciones para operar nuestras rutas, debemos de seguir cumpliendo con las leyes, normas y reglamentos aplicables a la industria de la aviación, incluyendo leyes estatales, normas y reglamentos que puedan adoptarse en el futuro.

No podemos predecir los criterios que aplicará la SICT para asignar *slots* de aterrizaje, acuerdos bilaterales y las rutas internacionales, los cuales nos podrían impedir obtener las rutas que pudieran llegar a estar disponibles. Adicionalmente, las rutas internacionales se encuentran limitadas por acuerdos bilaterales y nuestro plan de expansión en el mercado internacional se vería limitado si no somos capaces de obtener nuevas rutas internacionales. Así mismo, no podemos predecir o controlar los actos que, el DOT, la AFAC, la FAA o las autoridades aeronáuticas en los países de Centro y Sudamérica en los que operamos puedan realizar en el futuro, los cuales podrían incluir la restricción a nuestras operaciones o la imposición de nuevas y costosas regulaciones.

Así mismo, nuestras tarifas se encuentran sujetas a revisión por parte de la AFAC, y de algunas de las autoridades de aviación de los países de Centro y Sudamérica en los que operamos, y cualquiera de estas entidades puede llegar a imponer restricciones a nuestras tarifas en el futuro. Nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera podrían verse material y adversamente afectados si no somos capaces de mantener las concesiones, permisos y autorizaciones gubernamentales o *slots* necesarios otorgados por los gobiernos de los EUA, de México, de Centro o Sudamérica para la realización de nuestras operaciones.

La industria de la aviación se encuentra sujeta a regulaciones ambientales cada vez más estrictas y el incumplimiento de éstas puede afectar adversamente nuestra situación financiera y resultados de operaciones.

La industria de la aviación se encuentra sujeta a leyes internacionales y extranjeras, federales, estatales, y locales, reglamentos y disposiciones cada vez más estrictas con respecto a la protección del medio ambiente, incluyendo las relativas a emisiones a la atmósfera, niveles de ruido, derrames en aguas superficiales y del subsuelo, agua potable y, el manejo de sustancias peligrosas, y desechos. El cumplimiento con todas las leyes y reglamentos ambientales puede implicar gastos significativos y cualquier regulación futura en México, los Estados Unidos y en otros países en los que operamos podrían afectar adversamente las operaciones y aumentar los costos de operación en la industria de la aviación. Preocupaciones acerca del cambio climático y gases con efecto invernadero podrían resultar en regulación adicional o en tasas impositivas para las emisiones. Por ejemplo, el 28 de enero de 2025, la CNBV publicó en el Diario Oficial de la Federación disposiciones que exigen la divulgación obligatoria de cuestiones ASG. Estas regulaciones son obligatorias para todas las compañías públicas listadas en la Bolsa Mexicana de Valores. Las compañías deben divulgar información ASG correspondiente al año 2025 durante 2026 y dicha divulgación podrá incluir un aseguramiento por parte de un auditor externo. No obstante, la divulgación de la información correspondiente al año 2026 deberá contar al menos con un aseguramiento limitado, y la divulgación de la información del año 2027 deberá tener un aseguramiento razonable por parte de un auditor externo. Nuestras operaciones futuras y resultados financieros podrían variar como resultado de dicha regulación en México y/o de la posible adopción de regulaciones equivalentes en los Estados Unidos, Centro y Sudamérica, u otros países. El cumplimiento con estas regulaciones, así como con nuevas o existentes que nos puedan ser aplicables en el futuro, podría aumentar nuestra base de costos y tener un efecto adverso significativo en nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera.

Además, en 2016, la OACI adoptó una resolución por la que creó el Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA, por sus siglas en inglés), que proporciona un marco para una medida basada en el mercado mundial para estabilizar las emisiones de CO2 en la aviación civil internacional (es decir, los vuelos de aviación civil que salen de un país y llegan a otro país). México adoptó CORSIA anticipadamente de manera voluntaria. La presentación anual de reportes de emisiones internacionales es requerida bajo CORSIA desde el año de reporte 2019, y el cumplimiento con compensaciones en relación con una línea base predeterminada se implementa en tres fases que comenzaron en 2021. Aun cuando México adoptó CORSIA anticipadamente de manera voluntaria, en este momento, los costos para cumplir con nuestras obligaciones futuras en virtud del CORSIA son inciertos, principalmente debido a factores como la volatilidad en la demanda de viajes aéreos internacionales, la incertidumbre regulatoria, la disponibilidad, suministro y precios de Unidades de Emisiones Elegibles bajo CORSIA (EEUs, por sus siglas en inglés) y el desarrollo futuro del mercado de combustibles sostenibles para la aviación (SAF, por sus siglas en inglés). Debido a la naturaleza competitiva de la industria aérea y la imprevisibilidad del mercado de los viajes aéreos, no podemos asegurar que podamos aumentar nuestras tarifas, imponer cargos adicionales u obtener mayores ingresos o disminuir otros costos operativos lo suficiente como para compensar los costos de cumplir con nuestras obligaciones en virtud de CORSIA.

La EPA también adoptó normas para implementar los estándares de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de motores de aeronaves establecidos por la OACI. En virtud de la Ley de Aire Limpio, la FAA emitió una norma final en febrero de 2024 para implementar dichos estándares, introduciendo nuevas regulaciones para la certificación de eficiencia de combustible. Estas regulaciones entraron en vigor en abril de 2024 y se aplicarán a aeronaves comerciales y ejecutivas de gran tamaño con nuevos tipos de diseño (no certificados previamente por la FAA) o diseños existentes que estén en producción a partir del 1 de enero de 2028. También podrían adoptarse en el futuro estándares más estrictos u otras restricciones.Adicionalmente, las autoridades gubernamentales de los Estados Unidos y otros países se centran cada vez más en la posible contaminación resultante del uso de ciertos productos químicos, en particular las sustancias perfluoroalquiladas y polifluoroalquiladas, (PFAS, por sus siglas en inglés). En agosto de 2022, la EPA publicó para comentarios públicos una nueva reglamentación que designaría dos sustancias PFAS (ácido perfluorooctanoico y ácido perfluorooctanosulfónico) como sustancias peligrosas en virtud de la Ley Integral de Respuesta, Compensación y Responsabilidad Ambiental. Esta reglamentación fue finalizada en abril de 2024 y requiere que las entidades informen de inmediato al Centro Nacional de Respuesta de la EPA sobre las emisiones actuales y

pasadas que cumplan o superen la cantidad notificable de dichas sustancias. Con esta nueva regla y la introducción de cualquier regulación adicional o nuevas políticas de cumplimiento, ya sea por autoridades federales u otras, podríamos incurrir en costos relacionados con las obligaciones de información, así como con el uso histórico de materiales que contienen PFAS, la transición para dejar de utilizar productos que contienen PFAS, incluidos los sistemas de extinción de incendios, la eliminación de desechos que contienen PFAS o la remediación de cualquier impacto ambiental residual.

También podemos estar sujetos a otras regulaciones ambientales o relacionadas con el clima, incluidas aquellas relativas a la divulgación de información. Para mayor información, ver factor de riesgo titulado "*La creciente atención y escrutinio de las cuestiones ASG podría aumentar nuestros costos, dañar nuestra reputación o afectar negativamente a nuestro negocio*".

Somos sujetos a una serie de riesgos relacionados con el cambio climático

El creciente reconocimiento entre los grupos de interés sobre los impactos del cambio climático y los riesgos asociados puede significar, entre otros, en riesgos financieros y reputacionales. Por ejemplo, cambios en la disponibilidad o el costo de aeronaves y componentes, así como del combustible, derivados de condiciones climáticas, podrían impactar adversamente nuestras operaciones. Adicionalmente, algunos clientes podrían optar por volar con menos frecuencia o elegir una aerolínea que perciban como más sostenible desde el punto de vista ambiental. También podrían preferir alternativas a los viajes, como reuniones virtuales y espacios de trabajo digitales. Como parte de nuestra estrategia climática, ofrecemos a los viajeros la opción de comprar de adquirir de manera voluntaria compensaciones de emisiones de carbono para mitigar parcialmente las emisiones generadas por sus vuelos; sin embargo, en años recientes ha aumentado el escrutinio sobre el uso de estas compensaciones, por lo que podríamos no alcanzar los beneficios esperados previstos por su adquisición. Asimismo, los responsables de políticas públicas han adoptado o están considerando adoptar diversas regulaciones relacionadas con divulgaciones sobre el clima y otras materias. Para más información, véase nuestro factor de riesgo titulado "*La creciente atención y escrutinio de las cuestiones ASG podría aumentar nuestros costos, dañar nuestra reputación o afectar negativamente a nuestro negocio*".

Por último, los posibles efectos físicos, tanto agudos como crónicos, del cambio climático - como el aumento de la frecuencia y la gravedad de las tormentas, inundaciones, incendios, aumento del nivel del mar, calor excesivo, cambios a largo plazo en los patrones climáticos y otros eventos relacionados -, podrían afectar nuestras operaciones, infraestructura y resultados financieros. Impactos operativos como la cancelación de vuelos podrían resultar en pérdida de ingresos. También podríamos incurrir en costos significativos para mejorar la resiliencia climática de nuestra infraestructura y, en general, para prepararnos, responder y mitigar dichos efectos físicos del cambio climático. No obstante, no podemos predecir el costo total ni el éxito de estos esfuerzos, debido, entre otras cosas, a la incertidumbre asociada con las proyecciones asociadas a la gestión de los riesgos climáticos.

La creciente atención y escrutinio de las cuestiones ASG podría aumentar nuestros costos, dañar nuestra reputación o afectar negativamente a nuestro negocio

Las empresas de todos los sectores se enfrentan a un creciente escrutinio por parte de diversos grupos de interés en relación con su gestión del cambio climático, el capital humano y otros temas ambientales, sociales y de gobernanza (ASG) y de sostenibilidad. Las expectativas relacionadas con iniciativas y divulgaciones en materia ASG, tanto voluntarias como obligatorias, así como la demanda de los consumidores por formas alternativas de energía, pueden resultar en un aumento de costos (incluyendo, entre otros, mayores costos relacionados con el cumplimiento normativo, la interacción con grupos de interés, los contratos con proveedores y los seguros), cambios en la demanda de ciertos productos, mayores obligaciones de cumplimiento o divulgación, u otros impactos adversos en nuestro negocio, situación financiera o resultados de operación.

Si bien en ocasiones podemos participar en iniciativas voluntarias (como revelaciones voluntarias, certificaciones o metas, entre otros) para avanzar en nuestra Estrategia de Sostenibilidad Corporativa o para atender las expectativas nuestros grupos de interés, dichas iniciativas pueden ser costosas y no necesariamente generar los efectos deseados. Las expectativas en torno a nuestra gestión de cuestiones ASG evolucionan rápidamente, y en muchos casos obedecen a factores fuera de nuestro control. Por ejemplo, es posible que en última instancia no podamos completar ciertas iniciativas u objetivos, ya sea en los plazos anunciados inicialmente o en absoluto, debido a limitaciones tecnológicas, de costos o de otro tipo, tanto internas como externas. Además, muchas de estas iniciativas ASG se basan en metodologías y datos que continúan evolucionando. Como ocurre con otras compañías, nuestro enfoque también evoluciona, y no podemos garantizar que este se alinee con las expectativas o preferencias de todos los grupos de interés. Estas expectativas pueden diferir, e incluso ser contradictorias entre sí, y tanto defensores como opositores de diversos temas ASG recurren cada vez más al activismo, incluyendo litigios, para promover sus posturas. Asimismo, varios proveedores de capital y clientes incorporan criterios ASG en sus decisiones de inversión y contratación. Atender estas expectativas implica costos, y no hacerlo con éxito —así como no responder adecuadamente a interpretaciones cambiantes de leyes o requisitos gubernamentales existentes— puede traducirse en daño reputacional, pérdida de clientes o contratos, impactos en nuestras relaciones regulatorias o con inversionistas, u otros efectos adversos sobre nuestro negocio. Estos riesgos pueden amplificarse en función de nuestro desempeño relativo, tanto frente a nuestras propias iniciativas o metas comunicadas como en comparación con nuestros competidores. Por ejemplo, cada vez hay más acusaciones de "*greenwashing*" contra empresas que hacen importantes afirmaciones sobre ASG, debido a una serie de deficiencias percibidas en su desempeño, divulgación o metodología, particularmente en un contexto donde las percepciones sobre sostenibilidad continúan evolucionando.

También existe una creciente atención por parte de legisladores y responsables de políticas públicas en torno a los temas ASG, ya que diversas jurisdicciones (incluida México) han adoptado o están considerando adoptar requisitos para que las empresas realicen ciertas divulgaciones u otras acciones relacionadas con el clima y otros asuntos ASG. Sin embargo, estas regulaciones no son uniformes y, entre otras cosas, en algunos casos adoptan enfoques distintos respecto a la materialidad. Además, algunos responsables de políticas han buscado limitar la consideración de los temas ASG por parte de las empresas. Esto, junto con otras expectativas de los grupos de interés, podrían aumentar los costos y el escrutinio, lo que podría agravar todos los riesgos identificados en este factor de riesgo. Asimismo, muchos de nuestros clientes y proveedores también podrían estar sujetos a expectativas similares, lo que puede aumentar o crear riesgos adicionales, incluidos riesgos que podríamos no conocer.

El cumplimiento con la regulación aplicable implica costos significativos y la regulación impuesta tanto en México como en los EUA, en Centro y Sudamérica, además de los tratados internacionales aplicables, podrían incrementar nuestros costos significativamente en el futuro.

Las aerolíneas se encuentran sujetas al cumplimiento de diversos requisitos regulatorios y legales, tanto a nivel nacional como internacional, los cuales implican costos significativos. El cumplimiento con los requerimientos de dicha regulación y legislación extensiva ha requerido gastos importantes, incluyendo, entre otros, sistemas para evitar colisiones, sistemas para evitar cizalladuras del viento en el aire, reducción de ruido y otras mitigaciones ambientales y, un mayor número de inspecciones y procedimientos de mantenimiento que se realizan a las aeronaves de mayor antigüedad. Esperamos seguir incurriendo en gastos relacionados con el cumplimiento de la regulación gubernamental. Leyes adicionales, regulaciones, impuestos y tarifas de aeropuerto y gastos se han propuesto de tiempo en tiempo, lo cual podría aumentar significativamente el costo de las operaciones de las aerolíneas o reducir la demanda de viajes en aeronave. En caso de aprobarse dichas medidas, podrían ocasionar un aumento en el precio del boleto lo que tendría como consecuencia una reducción en los ingresos y un aumento en los costos.

El DOT también publica y modifica periódicamente normas de protección al consumidor y de no discriminación por discapacidad, y retrasos (incluidos los prolongados retrasos en pista en los aeropuertos de EUA), las respuestas a las quejas de los clientes, las sobreventas y los pasajeros “denegados”, interacciones con los pasajeros, durante el proceso de reserva, en el aeropuerto y a bordo de la aeronave, la adopción de líneas aéreas y el cumplimiento de planes de servicio a cliente, y el tratamiento del equipaje y los dispositivos de asistencia. El incumplimiento de estas reglas puede dar lugar a la imposición de multas u otras medidas coercitivas en nuestra actividad, resultados de

operación y condición financiera. Además, en 2024 el Congreso de los Estados Unidos de América promulgó una nueva ley que regula los reembolsos que deben realizar las aerolíneas, y el DOT ha promulgado recientemente nuevas normas que regulan los reembolsos de las aerolíneas y transparencia de los cargos de los servicios adicionales de las aerolíneas. Entre otros muchos requisitos, las nuevas normas de reembolsos de aerolíneas obligan a las compañías aéreas a (i) reembolsar rápida y automáticamente a los consumidores los boletos de avión por vuelos cancelados, modificados o retrasados significativamente (si el cliente no viaja en el vuelo retrasado significativamente o modificado y no acepta o rechaza la oferta de la aerolínea de transporte alternativo o créditos de viaje, vales u otras compensaciones en lugar del reembolso), (ii) proporcionar vales de viaje o créditos (válidos durante al menos cinco años a partir de la fecha de emisión) a determinados pasajeros que no puedan viajar o a los que se recomiende no viajar a causa de una enfermedad contagiosa grave, (iii) proporcionar reembolsos de tarifas por servicios adicionales que los consumidores pagaron pero que no se prestaron, (iv) reembolsos de tarifas por equipaje facturado con retraso significativo o perdidos. Entre otros requisitos, la norma sobre tarifas por servicios adicionales de las aerolíneas ampliaría el alcance de la información sobre tarifas adicionales presentada en los sitios web de las aerolíneas siempre que se proporcione información sobre tarifas y horarios en respuesta a una búsqueda de itinerario de los consumidores; sin embargo, la aplicación de esa norma ha sido suspendida por un Tribunal de Apelación de los Estados Unidos, que ha devuelto la norma al DOT para que la examine y formule nuevos comentarios.

Además de las normas sobre reembolsos y transparencia de las tasas por servicios adicionales de las aerolíneas, el DOT también emitió en 2024 otras normas y propuestas que exigían esfuerzos de cumplimiento, cambios en las políticas y procedimientos internos y gastos, como (i) la norma final para reforzar sus reglamentos de aplicación de la Ley de Acceso a las Compañías Aéreas (*Air Carrier Access Act*) y abordar el manejo de sillas de ruedas y scooters, incluida el manejo incorrecto y las transferencias hacia y desde los asientos del avión, las sillas de pasillo y las sillas de ruedas personales (actualmente en suspenso para su revisión por la nueva administración de Estados Unidos), (ii) Regla final que incrementó los límites de responsabilidad para la indemnización por denegación de embarque en caso de sobreventa, (iii) Notificación de Propuesta de Normativa que pretende exigir a las aerolíneas que establezcan políticas que permitan a los niños pequeños, de 13 años o menos, sentarse junto a un adulto acompañante sin costo adicional más allá de la tarifa, y (iv) Aviso Anticipado de Propuesta de Normativa que pretende exigir a las aerolíneas que proporcionen a los consumidores afectados por interrupciones significativas de vuelos una compensación en efectivo, cambio gratuito de reserva y servicios tales como comidas, alojamiento en caso de retrasos nocturnos y transporte de ida y vuelta al alojamiento (actualmente en suspenso para su revisión por la nueva administración de Estados Unidos).

La FAA emitió (i) una ley que imponía obligaciones inmediatas a corto, medio y largo plazo en materia de seguridad, sostenibilidad, accesibilidad, innovación y protección de los consumidores, y (ii) la norma definitiva sobre las pruebas de detección de drogas y alcohol a los empleados de estaciones de reparación certificadas situadas fuera de Estados Unidos. El Centro para el Control y la Prevención de Enfermedades (*Centers for Disease Control and Prevention*) de los Estados Unidos emitió (i) normas sobre el transporte de perros a Estados Unidos para el virus de la rabia y (ii) normas sobre el transporte de perros a Estados Unidos para el gusano barrenador. Por último, la OACI revisó los límites de responsabilidad del Convenio de Montreal de 1998, aumentando los importes de los límites de responsabilidad de las aerolíneas. Todo este marco normativo durante 2024 implicó varios gastos.

Además, varias agencias federales estadounidenses, como el IRS, la TSA, el CBP y el Departamento de Agricultura, cobran impuestos y tasas a los pasajeros y a nosotros para sufragar los costos de las inspecciones de seguridad y otros servicios públicos en los aeropuertos estadounidenses en los que operamos o para financiar infraestructuras de aviación civil de los Estados Unidos como la mejora de las pistas de los aeropuertos. Cuando se imponen tales impuestos y tasas a los pasajeros, estamos obligados a recaudarlos y remitirlos a la agencia federal correspondiente. Cualquier aumento de estos impuestos y derechos podría afectar negativamente a nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera.

Nuestra capacidad para operar como una aerolínea en los EUA depende en mantener las certificaciones, permisos y autorizaciones emitidas por el DOT y la FAA. La FAA tiene la autoridad para emitir órdenes obligatorias

respecto a, entre otras cosas, impedir que ciertas aeronaves vuelen, inspección de aeronaves, instalación de nuevos mecanismos relacionados con la seguridad y eliminación y remplazo de piezas de aeronaves que han fallado o pueden fallar en el futuro. En caso de que la FAA, por cualquier motivo, impida vuelos o requiera inspecciones de larga duración o mantenimiento a nuestras aeronaves, podría afectar negativamente nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera. La legislación federal de los EUA requiere a las compañías aéreas extranjeras como nosotros, que prestan el servicio de transporte aéreo de viaje a los Estados Unidos tener un permiso emitido por el DOT como operador aéreo extranjero o una excepción. La revocación de dicha autorización del DOT o de nuestra autorización de la FAA nos haría imposible continuar operando como una aerolínea en los Estados Unidos. El DOT y la FAA también está facultado para iniciar investigaciones o procedimientos administrativos en contra de las aerolíneas que incumplan la regulación aplicable.

Asimismo, no podemos asegurar que la regulación de la industria aérea que pueda entrar en vigor en el futuro en México, Centro, Sudamérica, y en los Estados Unidos, u otros tratados internacionales aplicables no incrementará nuestros costos significativamente.

Las aerolíneas son afectadas constantemente por factores que se encuentran fuera de su control, incluyendo el tráfico aéreo en el aeropuerto, condiciones climatológicas, desastres naturales, brotes de enfermedades, pandemias o aumentos en las medidas de seguridad, las cuales podrían afectar nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera.

Al igual que otras aerolíneas, estamos sujetos a retrasos ocasionados por factores que se encuentran fuera de nuestro control, incluyendo el tráfico aéreo en los aeropuertos, las deficiencias en el control del tráfico aéreo, condiciones climatológicas adversas, desastres naturales, brotes de enfermedades, aumentos en las medidas de seguridad y nuevos impuestos relacionados con los viajes. Los retrasos frustran a los pasajeros, reducen la utilización de las aeronaves y aumentan los costos, todo lo cual, a su vez, podría afectar adversamente la rentabilidad. Los gobiernos federales de México, de los EUA y de los países en Centro y Sudamérica en los que operamos controlan todo el espacio aéreo, respectivamente y, las aerolíneas dependen completamente de la AFAC, la FAA y las otras autoridades aeronáuticas en Centro y Sudamérica para operar estos espacios aéreos de una manera segura, eficiente y accesible.

El sistema de control del tráfico aéreo, operado por Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano en México, la FAA en los EUA, la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea en Centroamérica, la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea en Colombia y la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial en Perú, se enfrenta al reto de manejar la creciente demanda de viajes en aeronave. Los controladores de tráfico aéreo mexicanos y estadounidenses constantemente se apoyan en tecnologías obsoletas que usualmente colapsan el sistema y obligan a las aerolíneas a volar rutas ineficientes e indirectas lo que ocasiona demoras. Por ejemplo, en enero de 2023, los vuelos en los EUA fueron detenidos por algunas horas debido a que el sistema de la FAA para facilitar determinada información a los pilotos (NOTMs) se descompuso como resultado de un daño en el archivo de la base de datos. Las condiciones climatológicas adversas y los desastres naturales también pueden provocar cancelaciones de vuelos o demoras significativas.

Las cancelaciones o los retrasos provocados por las condiciones climatológicas, desastres naturales, problemas de control de tráfico aéreo, brotes de enfermedades, pandemias, violaciones a la seguridad u otros factores y cualquier consecuente reducción en el tráfico de pasajeros podría tener un efecto adverso significativo en nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera. Adicionalmente, preocupaciones por el cambio climático pueden incrementar la posibilidad de condiciones climáticas que pudieran afectar de manera adversa algunos de nuestros destinos con mayor frecuencia o por periodos de tiempo más prolongados.

Consolidaciones y reorganizaciones de aerolíneas podrían afectar adversamente a la industria.

La industria de la aviación ha sido objeto de consolidaciones substanciales, a través de los años y recientemente, y pueden existir consolidaciones adicionales en el futuro. Cualquier consolidación o alianza significativa dentro de la industria de la aviación podría aumentar el tamaño y los recursos de nuestros competidores. La industria de la aviación en México en particular sufrió una fuerte contracción debido a la salida de más de nueve aerolíneas mexicanas desde 2007, de conformidad con la información de la SICT. La más reciente siendo Transportes Aeromar,

S.A. de C.V., una aerolínea regional la cual anunció el 15 de febrero de 2023 el cese definitivo de operaciones. En abril 2023, Interjet fue declarada en quiebra en México. Es posible que puedan ocurrir más reorganizaciones, consolidaciones, quiebras o liquidaciones de aerolíneas en el actual entorno económico cuyos efectos no podemos predecir. No podemos asegurar que estos eventos ocurrirán, o que los cambios potenciales que resulten de estos eventos no dañarán nuestro negocio o la industria.

Debido a que la industria de la aviación se caracteriza por los altos costos fijos e ingresos relativamente flexibles, las aerolíneas no pueden reducir rápidamente sus costos para responder al déficit en los ingresos previstos.

La industria de la aviación se caracteriza por los bajos márgenes de utilidad bruta, los altos costos fijos y los ingresos que por lo general presentan mayor flexibilidad que los costos. Los costos de operación de cada vuelo no varían significativamente con el número de pasajeros transportados y, por lo tanto, un cambio relativamente pequeño en el número de pasajeros, costos de boletos o la mezcla de tráfico podría tener un efecto significativo sobre los resultados operativos y financieros. Estos costos fijos no pueden ajustarse rápidamente para poder responder a los cambios en los ingresos y, un déficit en los niveles de ingresos previstos podría tener un efecto adverso significativo en nuestros resultados de operaciones y situación financiera.

Los aumentos en los costos de seguro y/o reducciones significativas en la cobertura podrían afectar nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera.

A raíz de los ataques terroristas del 11 de septiembre 2001, las primas de seguro contra daños a las aeronaves y la responsabilidad a terceros aumentaron considerablemente y, las aseguradoras podrían reducir su cobertura o incrementar sus primas aún más en caso de nuevos ataques terroristas, secuestros, guerras, requisas, confiscaciones, accidentes aéreos o de otros eventos que afectan adversamente a la industria de la aviación. En el futuro, es posible que algunos seguros de aviación se vuelvan inaccesibles, no disponibles o disponibles únicamente por montos de cobertura reducidos que sean insuficientes para cumplir con los niveles de cobertura de seguro exigidos por las entidades bancarias y arrendadores de aeronaves o con las regulaciones gubernamentales aplicables. Acontecimientos como el conflicto entre Rusia y Ucrania o cualquier futura emergencia aérea, accidente o incidente similar, incluso si no involucra a nuestra aerolínea, podría aumentar las primas de seguros o reducir el alcance de la cobertura.

Los gobiernos en otros países han acordado indemnizar a las aerolíneas por riesgos que pudieran incurrir con motivo de ataques terroristas, o bien, otorgar un seguro de bajo costo para los riesgos de terrorismo. A este respecto, el gobierno mexicano otorgó créditos a las aerolíneas para que pudieran enfrentar los aumentos en los seguros de aeronave después de los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001. Sin embargo, el gobierno mexicano no ha dado a conocer su intención de proporcionarnos beneficios similares ahora o en el futuro.

Los aumentos generales en el costo del seguro pueden ocasionar aumentos en tarifas y una menor demanda de transporte aéreo en general, lo que podría afectar material y negativamente a nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera.

Crisis en la industria de la aviación ocasionada por ataques terroristas o guerra, lo que a su vez puede alterar el comportamiento de viaje o incrementar costos, puede afectar adversamente nuestro negocio, resultados de operación y condición financiera.

La demanda de transporte aéreo puede verse afectada adversamente por ataques terroristas, guerra o inestabilidad política y social, desastres naturales y otros eventos. Así mismo, este tipo de situaciones podrían tener un efecto prolongado sobre la demanda en el transporte aéreo y sobre ciertos costos.

Los ataques terroristas en los EUA ocurridos el 11 de septiembre de 2001, por ejemplo, han tenido un impacto adverso grave y prolongado en la industria de la aviación. Después de los ataques, el tráfico aéreo en los EUA disminuyó drásticamente y en Latinoamérica, aunque en menor medida. Las repercusiones del 11 de septiembre, incluyendo el incremento de la seguridad, seguros y el temor de ataques similares, siguen afectando a la industria de la aviación. A partir del 11 de septiembre de 2001, el Departamento de Seguridad Nacional (*United States Department of Homeland Security*) y la TSA en los EUA han implementado numerosas medidas de seguridad que restringen las operaciones de las aerolíneas y aumentan los costos y, es probable que implementen medidas adicionales en el futuro.

Por ejemplo, tras el intento de un supuesto terrorista que amenazaba con detonar explosivos de plástico escondidos debajo de su ropa en un vuelo de Northwest Airlines el día de navidad en 2009, los pasajeros internacionales se convirtieron en objeto de un mayor control de inspección, que puede incluir rastreo de objetos peligrosos, pruebas de detección de explosivos o inspecciones corporales.

El aumento en las inspecciones a los pasajeros, el aumento en la regulación que rige el equipaje de mano y otras restricciones similares en los viajes de pasajeros podría ocasionar mayores molestias para los pasajeros y por lo tanto reducir la demanda de viajes en aeronave. Igualmente, el aumento o incremento en las medidas de seguridad han ocasionado mayores tarifas gubernamentales impuestas a las aerolíneas, lo que ocasiona mayores costos de operación de las aerolíneas. Por lo tanto, cualquier ataque terrorista futuro o amenaza de ataques, en los que se encuentren o no involucradas aeronaves comerciales, un aumento de las hostilidades en relación con las represalias contra las organizaciones terroristas, incluido un aumento en la participación militar en el Medio Oriente o de otro tipo y cualquier impacto económico relacionado con lo anterior podría provocar una reducción en el tráfico de pasajeros y afectar material y adversamente nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera.

Amenazas de salud pública, tales como el virus sincitial respiratorio, o RSV, COVID-19, virus de la gripe H1N1, la gripe aviar, el Síndrome Respiratorio Agudo Severo (SARS), el virus del Zika, y otras enfermedades altamente contagiosas, podrían afectar la suspensión de vuelos nacionales e internacionales, el comportamiento aéreo y podría tener un efecto adverso significativo en la economía, en la reputación de la industria aérea, el precio de nuestras acciones, nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera.

Históricamente, las amenazas a la salud han afectado la economía de las aerolíneas. En el pasado, el tráfico de pasajeros se vio afectado negativamente como resultado de la crisis de la gripe H1N1, lo cual se tradujo en una menor demanda de viajes dentro de Latinoamérica, especialmente desde y hacia México. Los viajes a América Latina también se han visto afectados negativamente como resultado del virus del Zika y de la pandemia de COVID-19.

Como en el pasado, futras amenazas a la salud podrían ocasionar que los países alrededor del mundo respondieran tomando diversas medidas incluyendo la imposición de cuarentenas y revisiones médicas, restringiendo materialmente los viajes domésticos e internacionales, cierre de fronteras, restringiendo las reuniones públicas y la suspensión de numerosas actividades y eventos previamente calendarizadas. Adicionalmente, como en el pasado, preocupaciones relacionadas a cualquier futura amenaza a la salud podría reducir drásticamente la demanda por los viajes aéreos y causar grandes interrupciones y volatilidad en los mercados financieros globales, resultando en la caída de los precios de las acciones (incluyendo el precio de nuestra acción). Preocupaciones constantes y persistentes relacionadas con los efectos de cualquier futura amenaza a la salud pública en el comercio internacional (incluyendo las interrupciones en la cadena de suministro y niveles de exportación), viajes, restricciones de acceso a instalaciones o aeronaves, requisitos para recabar datos adicionales de pasajeros, productividad de los empleados, enfermedad de los empleados, incremento en el nivel de desempleo, mercado de valores, y otras actividades económicas, principalmente para las aerolíneas, han tenido y y podrían continuar teniendo un efecto desestabilizante en los mercados financieros y en la actividad económica en el futuro.

Además, nuestras operaciones podrían ser negativamente afectadas si nuestros empleados esenciales son puestos en cuarentena como resultado de la exposición real o potencial a amenazas de salud pública. En el caso de cualquier cierre relacionado con una amenaza de salud pública que nos involucre a nosotros o a alguna de nuestras subsidiarias, nuestros contratistas, proveedores, clientes y otros socios comerciales, nuestro negocio, resultados de operaciones y condición financiera pudieran ser afectadas adversamente de forma significativa. Adicionalmente, cualquier acción que tome la autoridad del gobierno y terceros en respuesta a una pandemia podría tener un impacto negativo en nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera. Si como resultado de amenazas a la salud pública que interrumpan nuestras operaciones, nuestra liquidez disminuye materialmente, es posible que no podamos pagar oportunamente nuestros arrendamientos y deudas o cumplir con ciertos convenios operativos y financieros bajo nuestros financiamientos, acuerdos o con otras disposiciones materiales de nuestras obligaciones contractuales y pueden impactar negativamente nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera.

Sigue siendo difícil predecir razonablemente el alcance total del impacto continuo de alguna amenaza a la salud pública en los resultados operativos y financieros a largo plazo de la Compañía. El alcance del impacto dependerá de una serie de acontecimientos, muchos de los cuales podrían ser temporales o permanentes y están fuera

del control de la Compañía, como la recuperación de la pandemia, la volatilidad de los precios del combustible de aviación, el comportamiento de los clientes y los cambios de preferencia.

No podemos garantizar que no habrá restricciones adicionales para viajar, requerimientos adicionales o cierre de fronteras en los países en los cuales operamos, lo que podría resultar en una reducción tanto en la demanda de pasajeros como en los ingresos y capacidad. Adicionalmente, si los gobiernos en los mercados que operamos imponen cierres totales o parciales en todas o en algunas de las respectivas jurisdicciones, o un cierre en los aeropuertos como respuesta ante cualquier otra amenaza de salud pública, podría resultar en nuestra incapacidad de operar vuelos, lo cual podría tener un efecto negativo en nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera.

Riesgos relacionados con nuestro negocio

Existe la posibilidad de que no seamos capaces de implementar nuestra estrategia de crecimiento.

La implementación efectiva de nuestra estrategia de crecimiento es fundamental para que nuestro negocio logre economías de escala y para mantener o aumentar nuestra rentabilidad. Nuestra estrategia de crecimiento incluye:

- incrementar nuestros vuelos en los mercados que actualmente operamos;
- expandir el número de mercados a los que servimos, enfocándonos en nuevos mercados donde esperamos que nuestra estructura de ultra bajo costo pueda tener éxito; y
- adquirir o arrendar aeronaves, motores o repuestos adicionales de otros propietarios, operadores o arrendadores en condiciones aceptables.

Enfrentamos numerosos desafíos en la implementación de nuestra estrategia de crecimiento, incluida nuestra capacidad para:

- mantener la rentabilidad;
- acceder a los aeropuertos ubicados en nuestros mercados geográficos específicos en los que podemos operar las rutas de una manera consistente con nuestra estrategia de costos;
- desarrollo e inversión continuos en infraestructura aeroportuaria;
- mantener nuestro alto nivel de servicio sin importar el número de distintas compañías de aeropuertos o de servicios de transporte terrestre que utilicemos en el curso de nuestros negocios;
- mantener arreglos económicos satisfactorios (incluyendo prestaciones) con nuestros directivos y nuestro sindicato;
- contar con puertas de acceso suficientes, *slots* y otros servicios en los aeropuertos en los que actualmente prestamos servicios o intentamos prestar;
- obtener la autorización de nuevas rutas;
- tener una respuesta adecuada y manejar las epidemias o pandemias;
- cumplir con las regulaciones ambientales;
- renovar o mantener nuestras Concesiones, permisos y autorizaciones;
- ganar acceso a rutas internacionales;
- contratar, capacitar y retener pilotos, sobrecargos, técnicos de mantenimiento, personal de tierra y otro personal capacitado;
- obtener financiamiento para adquirir nuevas aeronaves y para nuestras operaciones; y,
- superar, recuperar y gestionar la capacidad de nuestra flota cuando esté limitada por eventos externos como: interrupciones en la cadena de suministro, retiradas del mercado, inspecciones, etc.

Nuestro crecimiento depende de nuestra capacidad para mantener un funcionamiento seguro. La falta de capacidad para contratar y retener personal calificado, mantener acuerdos razonables con nuestro sindicato, asegurar el equipo, las instalaciones y los servicios aeroportuarios necesarios de una manera rentable, operar eficientemente nuestro negocio u obtener o mantener las aprobaciones regulatorias necesarias puede afectar adversamente nuestra capacidad para alcanzar nuestra estrategia de crecimiento, lo cual podría afectar nuestro negocio. Así mismo, la expansión a nuevos mercados internacionales puede tener otros riesgos debido a factores específicos en esos mercados. Es posible que no podamos prever todos los riesgos asociados con la entrada a ciertos nuevos mercados

internacionales o responder de manera adecuada a dichos riesgos y, como resultado, nuestra estrategia de crecimiento y nuestro negocio podrían verse afectados.

Adicionalmente, nuestros competidores podrían reducir sus tarifas y/u ofrecer promociones especiales después de nuestra entrada a un nuevo mercado. Como resultado, no podemos garantizar que vamos a ser capaces de ampliar de manera rentable nuestros mercados existentes o entrar a nuevos mercados.

Nuestro objetivo son los mercados en crecimiento que se encuentran en México, los EUA y Latinoamérica, incluidos los países con economías menos desarrolladas que pueden ser vulnerables a condiciones económicas y políticas más inestables, como las fluctuaciones significativas en el PIB, las tasas de interés y de tipos de cambio de divisas, levantamientos civiles, inestabilidad del gobierno, nacionalización y expropiación de bienes privados y la imposición de impuestos u otras obligaciones por los gobiernos. La realización de cualquiera de estos eventos en los mercados que nosotros operamos puede afectar adversamente nuestra capacidad para implementar nuestra estrategia de crecimiento.

La expansión de nuestros mercados y servicios también puede perjudicar nuestros recursos existentes de administración, así como nuestros sistemas de información operativa, financiera y administrativa, hasta el punto en que ya no lleguen a ser suficientes para respaldar nuestras operaciones, lo que nos obligaría a realizar inversiones significativas en estas áreas. Para afrontar el crecimiento futuro, actualmente prevemos que vamos a necesitar desarrollar más controles financieros, operativos y administrativos, sistemas de reporteo y procedimientos. Sin embargo, no podemos asegurar que vamos a ser capaces de implementar o desarrollar estos controles, sistemas o procedimientos en forma oportuna, lo cual podría afectar a nuestro negocio.

Nuestra estructura de ultra bajo costo es una de nuestras principales ventajas competitivas y diversos factores pueden afectar nuestra capacidad para controlar nuestros costos.

Nuestra estructura de ultra bajo costo es una de nuestras principales ventajas competitivas, pero tenemos un control limitado sobre muchos de nuestros costos. Por ejemplo, tenemos control limitado sobre el precio y la disponibilidad de combustible, seguros de aviación, aeropuertos y los impuestos relacionados con la infraestructura, el costo para satisfacer los requisitos reglamentarios y nuestro costo para acceder a capital o financiamiento. No podemos garantizar que seremos capaces de mantener una ventaja de costos frente a nuestros competidores. Si nuestra estructura de costos aumenta y dejamos de ser capaces de mantener una ventaja de costos frente a nuestros competidores esto podría tener un efecto material adverso significativo en nuestro negocio, resultados de operaciones, situación financiera y prospectos.

Nuestra estrategia de cobertura de combustible podría no reducir nuestros costos de combustible.

Nuestra política de cobertura de combustible nos permite celebrar instrumentos derivados para prevenir los cambios en los precios del combustible, cuando tenemos excedentes de efectivo disponibles para soportar los costos de dicha cobertura. Al 31 de diciembre de 2024, contábamos con posición de cobertura en forma de opciones de compra asiáticas que representan una porción del consumo de combustible pronosticado para el primer trimestre de 2025.

En la medida en que decidamos iniciar un programa de cobertura para cubrir una parte de nuestros requerimientos futuros de combustible, dicho programa de cobertura puede no tener éxito en la mitigación de los costos más altos de combustible y cualquier protección de precios brindada puede ser limitada debido a la elección de los instrumentos de cobertura y las condiciones del mercado, incluido el desglose de correlación entre el instrumento de cobertura y el precio de mercado del combustible para aeronaves y el incumplimiento de las contrapartes de cobertura. En la medida en que decidamos utilizar contratos de cobertura que tengan el potencial de crear una obligación de pago en la liquidación si los precios del combustible bajan significativamente, dichos contratos de cobertura pueden limitar la capacidad nuestra capacidad para beneficiarnos plenamente de los precios más bajos del combustible en el futuro. Si los precios del combustible bajan significativamente de los niveles existentes en el momento en que celebramos un contrato de cobertura, es posible que se requiera que otorguemos garantías (margen) más allá de ciertos umbrales. No podemos asegurar que nuestros acuerdos de cobertura, si los hubiere, proporcionen un nivel particular de protección contra aumentos en los precios del combustible o que sus contrapartes puedan desempeñarse bajo nuestros acuerdos de cobertura.

Asimismo, nuestra capacidad de reacción ante el costo del combustible es limitada a partir de que establecimos el precio de los boletos antes de incurrir en costos de combustible. Nuestra capacidad de enfrentar los incrementos significativos en los costos de combustible a través de aumentos en las tarifas también se encuentra limitada a nuestro modelo de negocios de ultra-bajo costo. Además, el deterioro de nuestra situación financiera podría afectar negativamente nuestra capacidad para celebrar contratos de cobertura en el futuro. Como resultado, no podemos garantizar que vamos a ser capaces de asegurar nuevos contratos o transacciones de derivados de combustible en términos que sean comercialmente aceptables para nosotros o en absoluto.

Tenemos una cantidad significativa de obligaciones fijas que podrían perjudicar nuestra liquidez, afectando a nuestro negocio, situación financiera y resultados de operación.

El negocio de las aerolíneas requiere altos niveles de capital y, como resultado, muchas compañías aerolíneas están altamente financiadas. La mayoría de nuestras aeronaves y motores de repuesto son arrendados y pagamos una cantidad por renta y depósitos de mantenimiento de EUA $583.4 millones y EUA $16.8 millones, respectivamente, en 2024 tenemos obligaciones futuras por arrendamientos por un total de EUA $3.1 mil millones durante los próximos 12 años. Asimismo, tenemos obligaciones significativas con respecto a aeronaves y motores que hemos ordenado a Airbus, IAE y P&W, respectivamente, para que sean entregados en los próximos siete años. Nuestra capacidad para pagar los costos fijos relacionados con nuestras obligaciones contractuales dependerá de nuestro desempeño operativo y flujo de efectivo, lo que, a su vez, depende de, entre otras cosas, el éxito de nuestra estrategia de negocio actual, los precios del combustible, de futuras caídas o mejoras en la economía mexicana y estadounidense, si hay financiamiento disponible en términos razonables, así como de condiciones generales económicas y políticas y otros factores que se encuentran, en cierta medida, fuera de nuestro control. El importe de nuestras obligaciones fijas relacionadas con nuestras aeronaves podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operación y podría:

- requerir una parte sustancial del flujo de efectivo de nuestras operaciones para efectuar pagos bajo los contratos de arrendamiento y para realizar los depósitos de mantenimiento, reduciendo así la disponibilidad de nuestro flujo de efectivo para financiar capital de trabajo, gastos de capital y otros fines corporativos en general;

- limitar nuestra capacidad para realizar pagos de depósitos necesarios a Airbus antes de la entrega de las aeronaves;

- limitar nuestra capacidad para obtener financiamiento adicional para apoyar nuestros planes de expansión y para capital de trabajo y otros fines en términos aceptables o de cualquier otra forma;

- dificultar el pago de otras obligaciones una vez que sean pagaderas durante condiciones económicas adversas del mercado, ya que cualquier reducción en los ingresos respectivos podría causar una insuficiencia en los flujos de efectivo de operaciones para realizar nuestros pagos programados;

- reducir nuestra flexibilidad en la planeación para, o reacción ante, cambios en nuestro negocio y la industria aérea y, en consecuencia, ubicarnos en desventaja competitiva frente a nuestros competidores con menos obligaciones de pago fijas; y

- ocasionarnos perder acceso a una o más aeronaves y perder nuestros depósitos de renta y compra si no somos capaces de hacer los pagos correspondientes al arrendamiento de las aeronaves o los pagos de compra y los arrendadores podrían ejercer los recursos establecidos en nuestros contratos de arrendamiento, incluyendo provisiones de incumplimiento cruzado contenidas en algunos de nuestros contratos de arrendamiento.

La falta de pago conforme a nuestros contratos de arrendamiento operativos y otras obligaciones de costo fijo o un incumplimiento de nuestras obligaciones contractuales podría resultar en una serie de consecuencias adversas, incluyendo el ejercicio de acciones legales por parte de nuestros acreedores y arrendadores. En tal situación, es poco probable que seamos capaces de cumplir con nuestras obligaciones, realizar los pagos de las rentas bajo los

arrendamientos o de cualquier otra manera cubrir nuestros costos fijos, lo que tendría un efecto adverso significativo en o nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

La falta de capacidad para obtener financiamiento para aeronaves adicionales podría perjudicar nuestra estrategia de crecimiento.

Actualmente financiamos nuestras aeronaves a través de contratos de arrendamiento operativo, así como mediante operaciones de venta y arrendamiento en vía de regreso (*sale and leaseback*). En el futuro, podemos elegir ser propietarios de una parte de nuestra flota, así como continuar el arrendamiento de aeronaves a través de contratos de arrendamiento operativos a largo plazo. Existe la posibilidad de que no seamos capaces de celebrar contratos de arrendamientos o contratos de crédito, o no celebrarlos en condiciones favorables. En la medida en que no podamos obtener dicho financiamiento en términos aceptables, nos veríamos obligados a modificar nuestros planes de adquisición de aeronaves o a incurrir en costos de financiamiento más altos de los previstos, lo que tendría un impacto adverso en la ejecución de nuestra estrategia de crecimiento y de negocios.

Adicionalmente, tras la adopción del Convenio de Ciudad del Cabo, un tratado internacional destinado a estandarizar transacciones de bienes muebles tales como aeronaves y motores de aeronaves, México seleccionó la Alternativa B de insolvencia, que da más discreción a los deudores y a los tribunales locales para determinar si y cuando deben subsanarse los incumplimientos, o la aeronave debe ser devuelta a su propietario o acreedor. La selección de México de esta disposición de insolvencia puede limitar nuestro acceso o aumentar nuestros costos de financiamiento en caso de que elijamos ser dueños de una parte de nuestra flota. Incertidumbre con respecto a los derechos de los acreedores en un procedimiento de quiebra mexicano y los factores discutidos anteriormente pueden inhibir nuestra capacidad para arrendar o adquirir nuevas aeronaves en términos atractivos o en absoluto, lo que puede tener un impacto adverso significativo en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones. Además, si no podemos obtener el financiamiento necesario para adquirir una aeronave para el que hemos celebrado un contrato de compra vinculante y no cancelamos el pedido o retrasamos la entrega de la aeronave, estaríamos en incumplimiento bajo el contrato de compraventa. Posible responsabilidad por daños en el caso de tal incumplimiento podría tener un impacto adverso significativo en nuestra situación financiera y en los resultados de operaciones.

Nuestras líneas de crédito o créditos simples limitados nos hacen altamente dependientes de nuestros flujos de efectivo operativos.

Contamos con líneas de crédito y créditos simples limitados, las cuales se basan principalmente en los flujos de efectivo de operación para proporcionar capital de trabajo. A menos que aseguremos líneas de crédito, créditos simples o financiamientos de capital adicionales, dependeremos de nuestros flujos operativos de capital para financiar nuestras operaciones y realizar los pagos programados de deuda y otras obligaciones fijas. Si no somos capaces de generar suficientes fondos de nuestras operaciones para cumplir con nuestros requerimientos de efectivo o no podemos obtener líneas de crédito, créditos simples o financiamientos de capital adicionales, podríamos incumplir con el pago de deuda y otras obligaciones fijas. Nuestra falta de capacidad para cumplir con nuestras obligaciones cuando éstas sean pagaderas podría afectar materialmente nuestra capacidad de crecimiento y perjudicar a nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera.

Dependemos de forma importante de los aeropuertos de la Ciudad de México, Tijuana, Guadalajara, y Cancún para una gran parte de nuestro negocio.

Nuestro negocio depende en gran medida de nuestras rutas desde y hacia los aeropuertos de la Ciudad de México, Tijuana, Guadalajara y Cancún. Las rutas a través de estas ciudades conforman otra gran parte del total de nuestras rutas. El aeropuerto internacional de la Ciudad de México ha sido declarado saturado desde 2014, el 31 de agosto de 2023, la AFAC emitió una resolución por el cual reduce aún más el número de operaciones en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, a un máximo de 43 operaciones por hora. En respuesta a esta reducción, la cual entró en vigor el 8 de enero de 2024, redujimos capacidad en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, inicialmente redistribuyendo cuatro líneas de aeronaves a otros aeropuertos nacionales, con un total de seis líneas de aeronaves redistribuidas al final del 2024. No podemos garantizar que en el futuro podremos obtener slots adiciones en la Ciudad de México.

Adicionalmente, no podemos asegurar que no habrá cambios, riesgos y costos relacionados con la operación del Sistema Aeroportuario de la Ciudad de México; incluyendo tener que operar más de un aeropuerto en la región metropolitana de la Ciudad de México debido a la inauguración del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles el 21 de marzo de 2022, lo cual podría tener un impacto en nuestro negocio, nuestros resultados operativos y situación financiera. Un incremento significativo en la competencia, redundancia en la demanda de transporte aéreo, o interrupción en el servicio o en la provisión de combustible en dichos aeropuertos podría tener un impacto significativo adverso en nuestro negocio, resultados operativos y situación financiera. Las condiciones que afecten los servicios en los aeropuertos o en nuestros *slots* en estas ciudades, tales como cambios adversos en las condiciones económicas o políticas locales, la percepción pública negativa hacia estos destinos, condiciones climatológicas desfavorables, crimen violento o actividades relacionadas con las drogas, podrían tener un impacto significativo adverso en nuestro negocio, resultados operativos y situación financiera.

Nuestros costos de mantenimiento aumentarán entre más antigua sea nuestra flota.

Al 31 de diciembre de 2024, la edad promedio de nuestras 143 aeronaves en servicio era de 6.4 años. Nuestras aeronaves relativamente nuevas requieren menor mantenimiento ahora del que requerirán en el futuro. Nuestra flota requerirá mayor mantenimiento a medida que pasen los años y nuestros gastos de mantenimiento y reparación de cada una de nuestras aeronaves ocurrirá aproximadamente en los mismos intervalos de tiempo. Adicionalmente, los términos de la mayoría de nuestros contratos de arrendamiento nos obligan a pagar una renta complementaria, también conocida como reserva de mantenimiento, la cual se debe de pagar al arrendador antes de la ejecución de trabajos importantes de mantenimiento, lo que resulta en el registro de depósitos de mantenimiento de aeronaves importantes, lo cual se refleja en nuestro estado de posición financiera. Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2024, celebramos una serie de transacciones diseñadas para proporcionarnos cartas de crédito destinadas a financiar los depósitos de mantenimiento de aeronaves. Los depósitos de cartas de crédito aumentaron de EUA $138.2 millones en 2023 a EUA $216.5 millones en 2024. Esperamos que los gastos de mantenimiento programado y no programado de las aeronaves aumenten como porcentaje de nuestros ingresos en los próximos años. Cualquier aumento significativo en los gastos de mantenimiento y reparación tendría un efecto material adverso en nuestros márgenes y nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera.

Nuestro negocio se podría ver afectado por un cambio en la disponibilidad o costo en la infraestructura del transporte aéreo y en las instalaciones aeroportuarias.

La falta de infraestructura adecuada para el transporte aéreo podría tener un impacto adverso directo en nuestras operaciones de negocio, incluyendo nuestros planes futuros de expansión. La disponibilidad y costo de espacios en las terminales, *slots* y pernoctas de aeronaves son críticos en nuestras operaciones. Instalaciones terrestres y de mantenimiento adicionales, incluyendo salas, hangares, y equipo de asistencia en tierra serán requeridos para operar aeronaves adicionales de acuerdo con nuestros planes de expansión y podrían no encontrarse disponibles de forma puntual o económica en ciertos aeropuertos. Nuestra falta de capacidad para arrendar, adquirir o acceder a instalaciones en los aeropuertos en términos razonables, en tiempos preferenciales o con base en servicios adecuados, para apoyar nuestra operación y crecimiento, podría tener un efecto adverso significativo en nuestras operaciones.

Adicionalmente, a medida que los aeropuertos antiguos se modernizan, o bien, a medida que se construyen nuevos aeropuertos, podrían incrementarse los costos del uso de la estructura aeroportuaria e instalaciones, tales como los costos relacionados con el aterrizaje de las aeronaves. Dichos aumentos podrían afectar adversamente nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera. Nuestra capacidad de trasladar dichos aumentos a nuestros pasajeros se encuentra limitada por ciertos factores, incluyendo condiciones económicas y competitivas.

Nos encontramos expuestos a incrementos en tarifas de aterrizaje y restricciones aeroportuarias, así como a otros cargos aeroportuarios y no podemos asegurar acceso a instalaciones adecuadas ni a contar con los derechos adecuados para el aterrizaje de nuestras aeronaves para lograr nuestros planes de expansión.

Debemos pagar tarifas a los operadores aeroportuarios por el uso de las instalaciones. Cualquier aumento sustancial en cargos de aeropuerto podría tener un impacto significativo adverso en nuestros resultados de operaciones y situación financiera. Los impuestos a los pasajeros y los cargos en aeropuertos también han incrementado en los últimos años, en algunas ocasiones de manera sustancial. No podemos asegurar que los

aeropuertos que utilizamos no vayan a imponer, o a incrementar, los impuestos a los pasajeros, así como otros cargos aeroportuarios en el futuro, y cualquiera de esos aumentos podría tener un efecto adverso en nuestros resultados de operaciones y situación financiera.

Ciertos aeropuertos que atendemos (o que pretendemos atender en un futuro) se encuentran sujetos a límites en capacidad e imponen restricciones en los *slots* durante ciertos periodos del día. Como resultado, no podemos asegurar que seamos capaces de obtener un número suficiente de *slots*, salas y acceso a otras instalaciones en los aeropuertos para extender y mantener nuestros servicios. Así mismo, es posible que aeropuertos que actualmente no tienen límites de capacidad se conviertan en aeropuertos con límites de capacidad en un futuro. Adicionalmente, las aerolíneas deben usar sus *slots* en términos regulares y puntuales, pues en caso contrario, se corre el riesgo de que dichos *slots* se asignen a otras aerolíneas. Cuando no haya *slots* disponibles o su disponibilidad se encuentre restringida de cierta forma, probablemente tendríamos que modificar nuestros horarios, cambiar rutas o reducir el uso de aeronaves, cualquiera de los cuales podría tener un efecto adverso en nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera.

Adicionalmente, algunos de los aeropuertos a los que atendemos imponen diversas restricciones, incluyendo límites a los niveles de ruido de la aeronave, límites al número de salidas promedio diarias, restricciones de salida para el uso de la pista. No podemos asegurar que los aeropuertos que actualmente no imponen restricciones no lo hagan en un futuro o que, en caso de que impongan ciertas restricciones no sean más onerosos. Dichas restricciones podrían limitar nuestra capacidad para continuar prestando o incrementar el servicio en dichos aeropuertos.

Nuestra reputación y negocio podrían verse afectados adversamente en caso de una emergencia, accidente o algún incidente similar en el que alguna de nuestras aeronaves estuviere involucrada.

Estamos expuestos a pérdidas potenciales significativas y a efectos materiales adversos en nuestro negocio en caso de que cualquiera de nuestras aeronaves sea objeto de alguna emergencia, accidente, incidente terrorista u otro incidente similar, así como a costos significativos relacionados con reclamos de pasajeros, reparaciones o sustitución de aeronaves dañadas y la pérdida temporal o permanente del servicio. No podemos asegurar que no nos vayan a afectar cualquiera de dichos eventos o que el monto de nuestra cobertura de seguro será la adecuada en caso de que dichas circunstancias ocurran y cualquiera de dichos eventos podría ocasionar un incremento sustancial en nuestras primas de seguros. Ver “Aumentos en los costos de seguros y/o reducciones significativas en la cobertura podría afectar nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera”. Adicionalmente, cualquier emergencia futura de aeronaves, accidentes o incidentes similares aun cuando estén cubiertos completamente por el seguro, podría crear la percepción pública de que nuestra aerolínea o el equipo que volamos es menos seguro o confiable que otras alternativas de transporte, lo cual podría tener un impacto adverso en nuestra reputación y podría tener un efecto significativamente adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

Estamos expuestos a ciertos riesgos en contra de los cuales no tenemos seguro.

De conformidad con las prácticas de la industria, no aseguramos algunos riesgos de negocio incluyendo interrupciones en el negocio, pérdida de utilidad, responsabilidad ambiental/contaminación y pérdidas de negocio por fallas mecánicas. En la medida en que los riesgos no asegurados ocurran, podríamos vernos afectados significativa y adversamente. De igual manera, no podemos asegurar que nuestra cobertura de seguros abarque pérdidas actuales en las que hemos incurrido. En la medida en que las pérdidas actuales en las que hemos incurrido excedan el monto asegurado, podríamos enfrentar pérdidas sustanciales, lo que podría tener un efecto significativo adverso en nuestra situación financiera y resultados de operaciones.

Un incumplimiento en las obligaciones estipuladas en nuestros contratos de arrendamiento de aeronaves o de motores, o la actualización de un evento de incumplimiento contemplado en los mismos, podría tener un impacto negativo en nosotros, en nuestra situación financiera y resultados de operaciones.

Hemos celebrado contratos de arrendamiento operativos de aeronaves y motores, así como operaciones de venta y arrendamiento en vía de regreso (*sale and leaseback*), arrendamientos financieros de motores, con varios arrendadores. Estos contratos contienen ciertos eventos de incumplimiento y nos obligan a cumplir con ciertas obligaciones, incluidas obligaciones derivadas de un cambio de control, durante la vigencia de cada contrato. Generalmente, los contratos de arrendamiento contemplan eventos de incumplimiento, si:

- no obtenemos o mantenemos las pólizas de seguro requeridas,
- incumplimos con cualquier obligación o declaración y no subsanamos el incumplimiento dentro del periodo de tiempo acordado,
- el control o la posesión de la aeronave o de los motores se encuentran gravados,
- interrumpimos (temporalmente o de alguna otra manera) el negocio o vendemos o de algún otro modo disponemos de todos o sustancialmente todos de nuestros activos,
- no contamos con las licencias, certificados o permisos requeridos para el manejo de nuestro negocio como una compañía aérea certificada,
- Volaris Opco experimenta un cambio de control, o
- incumplimos con el pago de cargos aeroportuarios o de navegación o con cualquier otra tarifa de aterrizaje con respecto a aeronaves operadas por nosotros, las cuales, en caso de falta de pago, den lugar a cualquier gravamen, derecho de retención, derecho de venta o cualquier otro interés en relación con la aeronave o partes de la misma;
- en caso de ciertos eventos de insolvencia;
- ocurre un cambio adverso material en nuestra situación financiera que, en opinión razonable del arrendador, afectaría de manera material y adversa nuestra capacidad para cumplir con nuestras obligaciones bajo los contratos de arrendamiento y documentos relacionados; y,
- si no cumplimos con la normatividad en materia de sanciones y las leyes de control de exportaciones.

La falta de cumplimiento con las obligaciones respectivas podría resultar en un incumplimiento de acuerdo con el contrato respectivo y tener como consecuencia la devolución de la aeronave o motor respectivo. Algunos de estos contratos también contienen cláusulas de incumplimiento cruzado, en virtud de las cuales el incumplimiento de algún contrato también puede ocasionar el incumplimiento de otros contratos de arrendamiento. De esta manera, el incumplimiento de las obligaciones previstas en nuestros contratos de arrendamiento de aeronaves y motores o la actualización de un evento de incumplimiento, podría tener un impacto negativo en nosotros, en nuestra situación financiera y resultados de operaciones.

Mantenemos un alto porcentaje de utilización diaria de la aeronave para implementar nuestra estructura de ultra bajo costo, lo que nos hace especialmente vulnerables a retrasos en vuelos y cancelaciones o indisponibilidad de aeronaves.

Uno de nuestros elementos clave en nuestra estrategia de negocio es mantener un alto porcentaje de utilización de la aeronave. Nuestra utilización diaria promedio por aeronave fue de 13.28 horas bloque en 2022, 13.37 horas bloque en 2023 y 13.03 horas bloque en 2024. La utilización de la aeronave es el promedio de tiempo por día que pasa nuestra aeronave transportando pasajeros. Nuestros ingresos por aeronave pueden incrementarse por una alta utilización diaria de la aeronave, lo que logramos en parte, con la reducción de tiempos en aeropuertos de manera tal que podamos volar más horas en promedio en un día. La utilización de aeronaves es reducida por retrasos y cancelaciones debido a diversos factores, muchos de los cuales se encuentran fuera de nuestro control, incluyendo la congestión de tráfico aéreo en aeropuertos u otros problemas de control de tráfico aéreo, condiciones climatológicas adversas, aumentos en las medidas de seguridad o violaciones a la seguridad, conflictos internacionales o nacionales, actividad terrorista, problemas de salud, cambios en la cadena de suministro, en las condiciones de demanda, temas de calidad de nuestros proveedores limitados o algún otro cambio en las condiciones de negocio. Adicionalmente, retirar aeronaves de la prestación del servicio por mantenimientos programados y no programados, lo cual incrementará a medida del tiempo, podría reducir significativamente la utilización promedio de nuestra flota. La alta utilización de la aeronave aumenta el riesgo de que una aeronave incumpla con los horarios programados durante el día, lo que podría ocasionar retraso constante durante el resto del mismo día y potencialmente dentro del siguiente día, lo cual podría resultar en una ruptura en el desempeño operativo provocando la insatisfacción del pasajero derivada del retraso o cancelación de vuelos y pérdida de conexiones. Debido al tamaño relativamente pequeño de nuestra flota y a la alta tasa de utilización diaria de las aeronaves, la falta de disponibilidad de una o más aeronaves y la resultante reducción en la capacidad, o debido a nuestro incumplimiento para operar dentro de los horarios programados, podría tener un efecto adverso significativo en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

El crecimiento de nuestras operaciones a los EUA depende de la continua evaluación favorable de seguridad en México y en los países de Centro y Sudamérica en los que operamos.

La FAA periódicamente audita a las autoridades reguladoras de la aviación de otros países y emite calificaciones IASA para cada país, basado en el cumplimiento por parte del país de las normas de la OACI para la supervisión de la seguridad de la aviación civil. Según el sistema de clasificación de la IASA, la Categoría 1 significa que la FAA ha determinado que el país cumple las normas de la OACI, y la Categoría 2 significa que la FAA ha determinado que el país no cumple dichas normas. Cuando un país se clasifica en la Categoría 2, sus aerolíneas no pueden añadir nuevos servicios o rutas a Estados Unidos ni participar en acuerdos de código compartido que impliquen la exhibición de códigos designadores de aerolíneas estadounidenses Como resultado de su investigación, a cada país se le otorga una calificación IASA. En febrero de 2021, la calificación IASA de Costa Rica ascendió de la Categoría 2 a la Categoría 1, 21 meses después de haber descendido debido a supuestas deficiencias en las normas de seguridad aérea en Costa Rica. En mayo de 2021, la calificación IASA de México descendió de Categoría 1 a Categoría 2, y recuperó la Categoría 1 en septiembre de 2023. Durante el periodo de la degradación, estuvimos impedidos para adicionar nuevas aeronaves, nuevos servicios o rutas a los Estados Unidos o expandir nuestra flota autorizada para prestar servicios en los Estados Unidos. No podemos asegurar que los gobiernos de México, Costa Rica y El Salvador, y la AFAC, la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica y la Autoridad de Aviación Civil de El Salvador en particular o las autoridades aeronáuticas de los países en Centroamérica y en Sudamérica en los que operamos, seguirán cumpliendo estándares de la OACI. Si la calificación IASA de México, Costa Rica o de los países de Centroamérica y Sudamérica en los que operamos descendiera en el futuro, podrían restringir nuestra capacidad para mantener o incrementar servicios en EUA (incluyendo, pero no limitado a la expansión del número de aeronaves que operamos de y hacia los Estados Unidos), lo que a su vez afectaría adversamente nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera.

Dependemos en gran medida de la tecnología y los sistemas automatizados para operar nuestro negocio y cualquier falla significativa o que compromete en estas tecnologías o sistemas por parte de sus operadores, podrían perjudicar materialmente nuestro negocio.

Dependemos en gran medida de la tecnología y los sistemas automatizados para operar nuestro negocio y lograr bajos costos de operación. Estas tecnologías y sistemas incluyen nuestro sistema computarizado de reservación de vuelos, sistemas de nombres de dominio, sistema de administración de ingresos, el sistema de operaciones de vuelo, la planeación de recursos empresariales, el sistema de administración y de contabilidad, sistemas de recursos humanos, telecomunicaciones, infraestructura de red, el sitio web, app, sistemas de mantenimiento y kioscos para la documentación. Para apoyar nuestras operaciones, por ejemplo, nuestro sitio web y el sistema de reservación deben ser capaces de manejar un gran volumen de pasajeros, mantener la información segura y ofrecer información sobre vuelos, entre otros. Sustancialmente, todos nuestros boletos son emitidos a los pasajeros como boletos electrónicos. Dependemos de nuestro sistema de reservaciones, el cual es mantenido y manejado por terceros, para de forma segura y confiable emitir, controlar y procesar dichos boletos electrónicos. Cualquier falla, interrupción, alteración o incidente de seguridad que materialmente afecte a estos sistemas, ya sea por cuestiones internas, las amenazas cibernéticas o las interrupciones de los proveedores de servicios de terceros que afecten adversamente nuestra capacidad para realizar negocios, lo que podría significar en una pérdida de ingresos material y daño reputacional. Si nuestro sistema de reservaciones falla o experimenta interrupciones o negación de servicio y, no somos capaces de reservar asientos por algún período significativo de tiempo, podríamos perder una cantidad material de los ingresos ya que los clientes podrían reservar sus asientos en aerolíneas competidoras. Hemos experimentado interrupciones de corta duración en el sistema de reservaciones en algunas ocasiones y tenemos la expectativa de experimentar interrupciones similares en el futuro. Adicionalmente, si nuestro sistema de operaciones de vuelo fallara, nuestras operaciones podrían verse material y significativamente afectadas.

A medida que aumenta nuestra dependencia a proveedores de tecnología externos, existe un riesgo inherente de que el servicio, las interrupciones, fallas de software o vulnerabilidades de seguridad que afectan a estos proveedores podrían tener un impacto material en nuestras operaciones. Por ejemplo, los incidentes en toda la industria ya han ocurrido e involucrado las actualizaciones de software no deseadas, las configuraciones incorrectas o la ciberseguridad. Las infracciones en sistemas de terceros que provocaron interrupciones generalizadas del servicio. Mientras monitoreamos y trabajamos activamente con nuestros proveedores de tecnología para mejorar la resiliencia del sistema y la planificación de la continuidad del negocio, no podemos eliminar el riesgo de interrupciones que se originen de proveedores terceros. En el caso de una interrupción prolongada del sistema o una falla operativa, nuestra capacidad para procesar reservaciones, gestionar las operaciones de vuelo o proporcionar servicio al cliente podría verse significativamente afectado, provocaría consecuencias operativas materiales y consecuencias financieras.

Dependemos en los servicios proporcionados por terceros para otros sistemas automatizados, así como en su asistencia técnica, licenciamiento de software, red de telecomunicaciones, mantenimiento del sistema, sistemas de back-office y actualizaciones de software. Si nuestros sistemas automatizados no funcionaran o funcionaran parcialmente o si los proveedores actuales fallan en proporcionar adecuadamente el apoyo técnico para cualquiera de nuestros sistemas clave, podríamos experimentar interrupciones y retrasos en el servicio, lo que podría perjudicar a nuestro negocio y ocasionar la pérdida de datos importantes, el aumento en nuestros gastos y reducción en nuestros ingresos. En caso de que uno o más de nuestros proveedores de tecnología incurran en quiebra, en el cese de operaciones o no cumplan con sus obligaciones contempladas en los contratos respectivos, los servicios de sustitución podrían no estar disponibles en forma oportuna o a precios competitivos y cualquier tiempo de transición a un nuevo sistema podría ser significativo.

Asimismo, nuestros sistemas automatizados están sujetos a riesgos inherentes, incluyendo eventos fuera de nuestro control, incluyendo desastres naturales, actividades terroristas, vulnerabilidad de software/hardware, virus informáticos, amenazas o incidentes de ciberseguridad o fallas en las telecomunicaciones. Una falla sustancial o prolongada de nuestros sistemas críticos podría provocar retrasos operativos, interrupciones en el servicio o la imposibilidad de procesar reservaciones, lo que potencialmente ocasionaría que nuestros clientes busquen alternativas con aerolíneas competidoras. Hemos implementado medidas de seguridad, procedimientos de respaldo, planes de continuidad del negocio y planes de recuperación por desastres; sin embargo, no podemos asegurar que estas medidas sean suficientes para evitar interrupciones o para desviar ciberataques o filtraciones de datos. Todo lo anterior podría ocasionar un efecto adverso significativo en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

Adicionalmente las disrupciones, modificaciones o accesos que afecten a estos sistemas, ya sea debido a amenazas externas, fallas de proveedores terceros de servicios o problemas técnicos internos: podrían comprometer la eficiencia operativa, provocar la pérdida de datos confidenciales y exponernos a riesgos regulatorios, financieros, operativos y reputacionales. Aunque continuamente evaluamos y mejoramos nuestra ciberseguridad y estrategias de continuidad del negocio, no podemos garantizar que dichas medidas prevengan o mitiguen las interrupciones del servicio o las operaciones no autorizadas acceso. Cualquiera de estos eventos podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

Dependemos de terceros como proveedores de servicios para desempeñar funciones integrales de nuestras operaciones.

Hemos celebrado contratos con terceros como proveedores de servicios para que nos proporcionen el uso de determinadas instalaciones y la prestación de servicios necesarios para nuestras operaciones, incluyendo el contrato con Lufthansa Technik AG (LHT) para la proveeduría de ciertos servicios técnicos, así como el contrato con Aeromantenimiento S.A. (“Aeroman”), un proveedor de mantenimiento aprobado por la FAA, para mantenimiento pesado de fuselajes y motores, también hemos celebrado contratos con otros proveedores, incluyendo los concesionarios de los aeropuertos mexicanos en los que operamos, para que nos proporcionen servicios tales como servicios en tierra, servicios de comisariato, asistencia a los pasajeros, asistencia de ingeniería, abastecimiento de combustible e instalaciones aeroportuarias, así como servicios y apoyo administrativo. Es probable que celebremos contratos de servicios similares en los nuevos mercados a los que decidamos entrar y no podemos asegurar que seremos capaces de obtener los servicios necesarios a precios aceptables.

Aunque tratamos de monitorear el desempeño de los proveedores de servicios, su eficiencia, puntualidad y calidad en la ejecución de los servicios previstos en los contratos, se encuentran constantemente fuera de nuestro control y, cualquier incumplimiento por cualquiera de ellos en el desempeño de sus obligaciones podría tener un impacto adverso en nuestro negocio y operaciones. En el futuro inmediato, creemos que seremos dependientes de dichos acuerdos.

Adicionalmente, nuestros contratos con terceros se encuentran sujetos a terminación con previo aviso. La terminación o vencimiento de estos contratos o la falta de capacidad para renovar o negociar y celebrar nuevos contratos con otros proveedores en términos similares podrían perjudicar nuestro negocio. Nuestra dependencia en otras personas para proporcionar servicios esenciales en nuestra representación nos da un menor control sobre los costos y la eficiencia, puntualidad y calidad de los servicios contratados.

Nuestro procesamiento, almacenamiento, uso y divulgación de datos personales, Información Personal y cualquier incumplimiento real o percibido con las leyes de privacidad y ciberseguridad aplicables, podría dar lugar a responsabilidades materiales que impacten en nuestro negocio, resultados de operación y situación financiera.

En el procesamiento de las transacciones de nuestros clientes y en la gestión de nuestro negocio, recibimos, procesamos, transmitimos y almacenamos un gran volumen de información que puede ser clasificada por diversas leyes de privacidad de datos como: “datos personales”, “información personal”, “información de identificación personal” o términos similares en virtud de leyes de privacidad de datos personales aplicables (colectivamente, “Información Personal”). Dicha información personal incluye categorías de datos sensibles (como información de tarjetas de crédito) administrada por nuestro proveedor de sistema de reservas, con el propósito de mantenerse en cumplimiento con el *Payment Standard Industry Data Security.* Estos datos están sujetos a la legislación y, regulación, y otros requisitos destinados a proteger la privacidad de los datos personales Información Personal que se recopila, procesa y transmite. Además, nosotros o nuestros proveedores de servicios recopilamos, retenemos y procesamos de otra forma ciertas categorías de Información Personal que se consideran particularmente sensible y sujeto a una mayor protección y requisitos legales, como la información biométrica recibida de clientes.

Como resultado, debemos cumplir con un complejo conjunto de requisitos legales que proliferan y evolucionan rápidamente en esta área, incluidos los sustantivos estándares de ciberseguridad, así como requisitos y obligaciones de notificar a los reguladores y a las personas afectadas en caso de que se produzca un incidente de seguridad de los datos. El entorno regulatorio es cada vez más desafiante y puede presentar obligaciones y riesgos importantes para nuestro negocio. incluidas cargas de cumplimiento, costos y riesgos de aplicación significativamente mayores. Por ejemplo, la Ley Federal de Protección de Datos Personales en Posesión de los Particulares, el Reglamento General de Protección de Datos de la Unión Europea (y la regulación equivalente del Reino Unido) y la Ley de Privacidad del Consumidor de California imponen requisitos de seguridad y privacidad de los datos, lo que nos impone costos significativos y conlleva sanciones potenciales y sustanciales multas y sanciones por incumplimiento. Otros países han promulgado (y podrían promulgar en el futuro) reglamentos similares y estados, incluyendo en Centro y Sudamérica. Además, muchos de nuestros socios comerciales, incluidas compañías de tarjetas de crédito han impuesto estándares de seguridad de datos que debemos cumplir. Mientras continuamos nuestros esfuerzos para cumplir con estos estándares, estándares nuevos y modificados. Se pueden imponer obligaciones que pueden ser difíciles de cumplir para nosotros y podrían aumentar nuestros costos, y podemos ser responsables ante dichos socios comerciales. En caso de que se acceda a cualquier información de la tarjeta de pago y se haga un uso indebido como resultado de la falta de medidas de seguridad suficientes.

Adicionalmente, en caso de un incidente de seguridad, podríamos ser responsables ante nuestros proveedores comerciales por pérdidas o sanciones resultantes de supuestas deficiencias en nuestras medidas de seguridad.

Más allá del cumplimiento normativo, nuestro negocio depende de la confianza del consumidor en la seguridad de nuestros sistemas, incluidos particularmente nuestro sitio de Internet, plataformas en línea a través de las cuales vendemos la mayoría de nuestros boletos, y nuestro manejo adecuado de la capacidad de gestionar y proteger adecuadamente la Información Personal. Cualquier incumplimiento de las leyes u obligaciones de privacidad aplicables, ya sea debido a los cambios regulatorios, las acciones de cumplimiento o los incidentes de ciberseguridad podrían generar importantes daños financieros, operativos y de daño reputacional. Nuestro negocio, resultados de operación y condición financiera podría verse afectada negativamente si no podemos cumplir con las obligaciones de privacidad existentes o si la legislación o las regulaciones son ampliadas para requerir cambios en nuestras prácticas comerciales o de otro modo obstaculizar nuestra capacidad de hacer crecer nuestro negocio. Además, podrían presentar demandas contra nosotros y nuestra reputación puede verse afectada negativamente si no cumplimos con las leyes aplicables y nuestras obligaciones de privacidad.

Dependemos de nuestros ingresos que provienen de servicios adicionales y complementarios para continuar como una compañía rentable, y podríamos no ser capaces de mantener o aumentar dichos ingresos.

Nuestra estrategia de negocio se basa principalmente en nuestra cartera de productos y servicios adicionales, para generar un mayor ingreso, del cual dependemos para mantenernos como una compañía rentable debido a nuestra estrategia ULCC de bajas tarifas. No podemos asegurar que los pasajeros pagarán por productos y servicios

adicionales o que los pasajeros continuarán eligiendo pagar por los productos y servicios complementarios que actualmente ofrecemos. El no mantener nuestros ingresos que no provienen de la venta de boletos, podría tener un efecto adverso significativo en nuestros resultados de operaciones y situación financiera. Por otra parte, si no somos capaces de mantener y aumentar nuestros ingresos que no provienen de la venta de boletos, no seremos capaces de llevar a cabo nuestra estrategia para continuar disminuyendo las tarifas con la finalidad de estimular la demanda de viajes de transporte aéreo. Adicionalmente, nuestra estrategia para incrementar y desarrollar ingresos que no provengan de la venta de boletos mediante el cobro de servicios accesorios adicionales, pudiera ser percibida negativamente por nuestros clientes y afectar negativamente nuestro negocio.

Restricciones o aumentos en los impuestos aplicables a las tarifas u otros cargos en los productos y servicios complementarios pagados por los pasajeros podrían perjudicar nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

Los demás ingresos por servicios adicionales más importantes incluyen ingresos generados de: i) servicios relacionados con el de transporte aéreo, ii) ingresos no relacionados con el servicio de transporte aéreo y iii) servicios de carga. Los servicios relacionados con el 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, vuelos de fletamento y cargos de pasajeros que no se presentan. Los ingresos no relacionados con los servicios de transportación aérea incluyen comisiones cobrados a terceros por la venta de habitaciones de hotel, seguros de viaje y renta de autos. Adicionalmente, los servicios no relacionados directamente con la transportación aérea incluyen la venta de la membresía Club Volaris (“V-Club”) y la venta de espacios publicitarios a terceros. Restricciones o incrementos a los impuestos aplicables a las tarifas u otros cargos para productos o servicios adicionales pagados por los pasajeros de aerolíneas pudieran afectar nuestro negocio, resultados de operaciones y condición financiera.

DOT ha implementado muchas normas que afectan a las compañías aéreas extranjeras. Por ejemplo, las normas del DOT exigen que cualquier anuncio de tarifas aéreas u otra oferta indique el precio total a pagar por el consumidor, incluidos los impuestos obligatorios, derechos y cargos impuestos por la compañía aérea. Las normas del DOT también exigen que se indique el costo de los productos y servicios opcionales, incluidos los cargos por equipaje. Además, las normas prohíben a las compañías aéreas aumentar el precio de los boletos después de la compra (salvo los aumentos derivados de cambios en los derechos o impuestos determinados por el gobierno, cuya posibilidad debe comunicarse al consumidor, y debe obtenerse su consentimiento al respecto, antes de la compra). El incumplimiento de estas y otras normas del DOT puede exponernos a multas u otras medidas coercitivas, incluida la exigencia de modificar nuestro sistema de reservas de pasajeros, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio.

Asimismo, el Congreso Estadounidense y las agencias federales administrativas de los EUA han comenzado a investigar las prácticas de desagregación de cargos por servicios opcionales. En caso de que nuevos impuestos se apliquen a ingresos que no provienen de la venta de boletos, o si otras leyes o reglamentos que se adopten no permiten la desagregación de servicios, o lo hacen más complicado u oneroso que las reglas, nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera podrían verse significativa y adversamente afectados. Ver “El cumplimiento con la regulación aplicable implica costos significativos y la regulación impuesta en el futuro en México, los EUA y Centro y Sudamérica podrían incrementar nuestros costos significativamente”.

Los cambios en la forma en la que a nosotros o a terceras personas se les permite operar en los aeropuertos pudieran tener un efecto adverso significativo en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

Nuestros resultados de operaciones pueden verse afectados por las medidas adoptadas por los concesionarios de los aeropuertos, por organismos gubernamentales u otras agencias o autoridades que tienen jurisdicción sobre nuestras operaciones en los aeropuertos, incluyendo, pero no limitado a:

- terminación de nuestros contratos de uso de aeropuerto, algunos de los cuales pueden ser terminados por la contraparte o por las autoridades aeroportuarias mediante aviso con un periodo corto de anticipación;
- regulaciones de viajes internacionales, como aduanas y migración;

- aumento en los impuestos;
- cambios en la ley que afecten los servicios que pueden ser ofrecidos por las aerolíneas en mercados específicos y aeropuertos en particular;
- huelgas y otros desórdenes similares que afecten los aeropuertos;
- restricciones en prácticas de competencia;
- adopción de leyes y reglamentos que afectan la calidad del servicio al cliente, incluidas normas de seguridad y la terminación de licencias o concesiones para operar aeropuertos; y
- adopción de medidas restrictivas sobre ruido y horarios a nivel local.

En general, cualquier cambio en las operaciones de los aeropuertos podría tener un efecto adverso significativo en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

Contamos con proveedores limitados para nuestro combustible, aeronaves y motores.

Contamos con un número limitado de proveedores para combustible, aeronaves y motores. Para combustible doméstico, lo compramos a ASA, donde realizamos la mayoría de los suministros y GAFSACOMM. Para nuestros destinos internacionales, hemos celebrado contratos de suministro de combustible con proveedores tales como World Fuel Services, AvFuel, Shell, BP Products North America, Chevron, Associated Energy Group, Puma Energy Group, Total Energies, Titan, Vitol y Terpel, conforme a los cuales dichos proveedores o sus afiliadas nos venden combustible en varios aeropuertos tal y como se especifica en los contratos. Los contratos con ASA y GAFSACOMM concluyen su vigencia el 31 de diciembre de 2025 y el 10 de octubre de 2025, respectivamente y ambos podrían ser terminados mediante aviso con 30 días de anticipación. Si ASA, GAFSACOMM o nuestros otros proveedores en otros países ofrecen combustible a uno o varios de nuestros competidores a un precio más competitivo o en mejores términos, podría afectar significativamente nuestra capacidad de competir con otras aerolíneas y, por lo tanto, podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio. En caso de que ASA, GAFSACOMM o nuestros otros proveedores terminen su contrato con nosotros, o no estén dispuestos a renovarlo a su terminación o fueran incapaces de cubrir nuestras necesidades de combustible, tendríamos que buscar fuentes alternativas de combustible. No podemos asegurar que podamos encontrar otros proveedores de combustible ni que encontremos uno que proporcione combustible con un costo eficiente como nuestros contratos actuales. La falta de renovación de los contratos o la falta de fuentes alternas de combustible afectaría material y adversamente nuestro negocio, resultados de operación y situación financiera.

Uno de los elementos de nuestra estrategia de negocio es ahorrar en costos operando una flota de aeronaves que consiste únicamente en aeronaves Airbus A319, A320 y A321, las cuales son aeronaves de fuselaje estrecho, con motores fabricados por IAE y P&W.

Actualmente, nuestra intención es seguir dependiendo exclusivamente de estos fabricantes de aeronaves y motores en el futuro próximo.

Adicionalmente, los desafíos de la cadena de suministro global, las estrictas medidas de bloqueo en China que retrasaron el mercado de carga, la invasión de Ucrania que resultó en sanciones internacionales que afectaron una parte de la cadena de suministro, el potencial conflicto en Medio Oriente, entre otros, han generado escasez de materiales y piezas para los fabricantes de aeronaves y motores y, como resultado, puede afectar nuestra capacidad para recibir aeronaves y motores según lo planeado. Nuestros planes de crecimiento y operaciones podrían verse afectados de manera significativa como resultado de los retrasos en entregas causados por escasez de recursos o de materiales.

En caso de que Airbus, IAE o P&W sean incapaces de cumplir con sus obligaciones contractuales o si no somos capaces de adquirir o arrendar aeronaves o motores o refacciones de otros propietarios, operadores o arrendadores en términos aceptables, tendríamos que buscar otros proveedores para un tipo similar de aeronaves, motores o refacciones. En caso de que tengamos que arrendar o comprar aeronaves de otro proveedor, perderíamos los importantes beneficios derivados de la composición actual de nuestra flota. También podríamos incurrir en costos sustanciales de transición, incluyendo costos relacionados con la recapacitación de nuestros empleados, sustitución de manuales y la adaptación de nuestras instalaciones y programas de mantenimiento. Nuestras operaciones podrían verse significativamente afectadas por el incumplimiento o la falta de capacidad por parte de los proveedores de

aeronaves, motores y refacciones para proporcionar en forma oportuna refacciones suficientes o los servicios de asistencia relacionados.

Cualquier problema real o percibido con las aeronaves de la familia Airbus A320 o con los motores de IAE o P&W podría afectar adversamente nuestras operaciones.

Operamos una flota uniforme de aeronaves Airbus A319, A320 y A321, que pertenecen a las aeronaves de la familia Airbus A320. Nuestras aeronaves utilizan exclusivamente motores IAE y P&W. Nuestra dependencia de las aeronaves Airbus A319, A320 y A321 y los motores de IAE y P&W nos hace particularmente vulnerable a cualquier problema que pudiera estar relacionado con las aeronaves de la familia Airbus A320 o sus motores. Si cualquier tipo de defecto mecánico o de diseño descubierto, o si la tecnología de dichas aeronaves o motores se vuelve obsoleta, nuestras aeronaves podrían quedarse en tierra, hasta que dicho defecto o problema sea corregido, asumiendo que podría ser corregido del todo. Cualquier defecto o problema también puede dar lugar a que las autoridades de aviación en México y los EUA apliquen determinadas directrices de aeronavegabilidad, lo cual podría implicar un costo sustancial. Además, nuestras operaciones podrían verse significativamente afectadas si los pasajeros evitan volar con nosotros debido a una percepción adversa de las aeronaves de la familia Airbus A320 o motores de IAE y P&W, debido a preocupaciones de seguridad real o percibida u otros problemas. Desde 2017, los motores de P&W GTF han experimentado problemas técnicos y de producción a nivel mundial. Como resultado, varios de los operadores de las aeronaves A320neo, incluyéndonos, han reportado que esto ha causado que las aeronaves no puedan ser operadas por largos periodos de tiempo. Este problema ha traído como consecuencia el retraso en la entrega de nuestras aeronaves A320 y A321neo. No podemos asegurar que dichos problemas serán resueltos por P&W.

Desde el tercer trimestre de 2023, estamos sujetos a la remoción de ciertos motores GTF de P&W para inspecciones preventivas aceleradas. En consecuencia, los motores GTF de P&W de la Compañía están siendo revisados para garantizar el cumplimiento de estos requisitos. Actualmente, la Compañía espera que la remoción de cada motor tome aproximadamente 365 días en completar la visita al taller y regresar a condiciones para operar, y espera que el número de aeronaves fuera de servicio incrementen durante 2024, 2025 y 2026. Las remociones de motores, que incluyen, entre otras, una reducción en capacidad podría impactar negativamente nuestras operaciones y resultados financieros futuros.

Somos vulnerables a *ciberataques y otros incidentes cibernéticos que involucren a nuestros sistemas informáticos e información confidencial que podrían materialmente impactar en nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera.*

Dependemos de sistemas informáticos, hardware, software, infraestructura tecnológica y sitios y redes en línea para operaciones internas y externas que son críticas para nuestro negocio (colectivamente, “Sistemas de TI”). Poseemos y gestionamos algunos de estos sistemas informáticos, pero también dependemos de terceros proveedores de servicio para una serie de sistemas informáticos y productos y servicios relacionados. Nosotros y algunos de nuestros proveedores externos recopilamos, mantenemos y procesamos datos sobre clientes, empleados, socios comerciales y otros, incluida la Información Personal, así como información de propiedad exclusiva de nuestra empresa, como secretos comerciales (conjuntamente, “Información Confidencial”). Los ciberataques u otros incidentes cibernéticos que afecten nuestros Sistemas de TI o aquellos que involucren a nuestros terceros proveedores de servicios podrían ocasionar disrupciones operacionales, accesos no autorizados a Información Confidencial, pérdidas financieras, daño reputacional, que podrían ocasionar fallas en los equipos, interrupciones a nuestras operaciones o amenazar de cualquier otro modo la confidencialidad, integridad y disponibilidad de nuestros Sistemas Informáticos e Información Confidencial.

La propagación continua, sofisticación y la destructividad de los ciberataques que afectan a infraestructuras críticas, en particular a medida que aumentan el trabajo a distancia y la automatización, puede afectar a nuestra capacidad para operar nuestras redes y, como resultado de tales acontecimientos, incluso durante un período de tiempo limitado, puede dar lugar a gastos significativos o a la pérdida de la posición de mercado en favor de otras compañías aéreas. La creciente dependencia del trabajo remoto, la automatización y la inteligencia artificial introduce además nuevos riesgos de ciberseguridad, algunos de los cuales quizás aún no se comprendan o se comprendan completamente mitigado. Además, se espera que cualquier integración de la inteligencia artificial en nuestras

operaciones, productos o servicios o en los de cualquier proveedor de servicios plantee riesgos y retos de ciberseguridad nuevos o desconocidos.

Las amenazas cibernéticas, como el *malware*, el *ransomware*, los virus informáticos, los ataques de *phishing* de denegación de servicio y otras técnicas avanzadas, han aumentado en frecuencia, sofisticación y gravedad. Los actores de las amenazas aprovechan cada vez más en la inteligencia artificial y otras tecnologías en evolución para eludir los controles de seguridad, evadir la detección y borrar las pruebas forenses, lo que dificulta aún más la identificación, investigación y reparación de los incidentes cibernéticos. Además, los riesgos cibernéticos pueden surgir de vulnerabilidades en el software de código abierto o comercial integrado en nuestros Sistemas de TI o en los de nuestros proveedores y proveedores de servicios. A pesar de los esfuerzos continuos para controlar, identificar y corregir las vulnerabilidades de seguridad, la complejidad y la escala de los entornos informáticos modernos hacen que sea poco práctico eliminar todos los riesgos por completo. Aunque tanto nosotros, sufrimos regularmente amenazas cibernéticas e incidentes, (como ataques de phishing e ingeniería social, ataques de denegación de servicio, intentos de ransomware y ataques e infracciones de seguridad sufridos por nuestros proveedores de servicios externos) hasta la fecha ninguno de estos incidentes ha tenido un impacto material en nuestras operaciones o resultados financieros; sin embargo, no podemos garantizar que futuras amenazas cibernéticas e incidentes no tengan efectos adversos materiales en nuestras operaciones o resultados financieros.

Como resultado, es posible que no podamos detectar, investigar, remediar o recuperarnos de futuros ataques o incidentes, o evitar un impacto material adverso en nuestros Sistemas de TI, Información Confidencial o negocio. Hemos implementado medidas, políticas y controles de ciberseguridad diseñados para mitigar estos riesgos y proteger nuestros Sistemas de TI e Información Confidencial.

Adicionalmente, no puede garantizarse que nuestro marco de gestión de riesgos de ciberseguridad -incluidas las prácticas de gobernanza, los protocolos de seguridad y los procedimientos de respuesta sean siempre efectivos o cumplan en todas las áreas de nuestras operaciones. El éxito de un ciberataque o de una violación de la seguridad podría tener efectos adversos importantes en nuestros resultados financieros y operaciones, incluido el aumento de los costes de reparación y restauración, y los gastos de ciberseguridad, las investigaciones regulatorias, los litigios (incluidas las demandas colectivas), los daños a la reputación, la pérdida de ingresos por interrupción del negocio y la pérdida potencial de clientes y socios comerciales. Además, el acceso no autorizado a información sensible tales como datos financieros, detalles de pago o Información Confidencial de empleados y clientes podría socavar la confianza de consumidores e inversores y dar lugar a sanciones regulatorias o responsabilidades contractuales. Por último, no podemos garantizar que los costes y responsabilidades incurridos en relación con un ataque o incidente estén cubiertos por nuestras pólizas de seguro existentes o que el seguro aplicable esté disponible para nosotros en el futuro en términos económicamente razonables o en absoluto.

Utilizamos tecnologías de IA en nuestro negocio, y el despliegue, uso y mantenimiento de estas tecnologías implican riesgos tecnológicos y legales.

Utilizamos tecnologías de inteligencia artificial (“IA”) y máquinas de aprendizaje tecnológico (conjuntamente, “tecnologías de IA”) en nuestro negocio, y seguimos invirtiendo en este ámbito. Por ejemplo, estamos utilizamos tecnologías de IA para impulsar Vane, un chatbot que está entrenado para proporcionar asistencia a nuestros clientes, por ejemplo, con sus próximos viajes o para responder a preguntas sobre nuestras políticas de viajes. También podríamos estar explorando otras formas de utilizar las tecnologías de IA en nuestras operaciones comerciales internas, como para mejorar el servicio al cliente, la previsión de la demanda y la automatización de procesos internos.

Al igual que ocurre con muchas innovaciones tecnológicas, el desarrollo, el mantenimiento y la implantación de estas tecnologías entrañan riesgos significativos y no puede garantizarse que el uso de dichas tecnologías o nuestras inversiones en ellas mejoren siempre nuestros productos o servicios o sean beneficiosas para nuestro negocio, incluida nuestra eficiencia o rentabilidad.

En particular, si los modelos en los que se basan las tecnologías de IA que usamos se diseñan o se implementan de forma incorrecta, se entrenan o se basan en datos incompletos, inadecuados, imprecisos, sesgados o

de mala calidad, se utilizan sin la suficiente supervisión y gobernanza para garantizar su uso responsable o se ven afectados negativamente por defectos imprevistos, problemas técnicos, amenazas a la ciberseguridad o problemas materiales de rendimiento, los resultados de nuestro negocio, así como nuestra reputación, podrían verse afectados o podríamos incurrir en responsabilidades derivadas de la infracción de leyes o contratos de los que seamos parte o de los que no seamos parte.

Utilizamos tecnologías de inteligencia artificial licenciadas por terceros. Si alguna de estas tecnologías de terceros se vuelve incompatible con nuestras soluciones o no está disponible para su uso, o si los proveedores de dichos modelos modifican desfavorablemente las condiciones en las que se ofrecen sus tecnologías de IA o rescinden su relación con nosotros, nuestras soluciones podrían resultar menos atractivas para nuestros clientes y nuestro negocio se vería perjudicado. Adicionalmente, en la medida en que las tecnologías de IA de terceros se utilicen como servicio alojado, cualquier interrupción, corte o pérdida de información a través de dichos servicios alojados podría perturbar nuestras operaciones o soluciones, dañar nuestra reputación, provocar una pérdida de confianza en nuestras soluciones o dar lugar a demandas o procedimientos legales, por los que es posible que no podamos recuperar los daños del proveedor afectado.

Además, el marco normativo de las tecnologías de IA evoluciona rápidamente, ya que muchos organismos y agencias gubernamentales federales, estatales y extranjeros han introducido o están estudiando leyes y reglamentos adicionales. Además, las leyes y reglamentos existentes pueden interpretarse de forma que afecten a nuestra capacidad para desarrollar o implantar tecnologías de IA. En consecuencia, es probable que las normas de aplicación y las prácticas de ejecución sigan siendo inciertas en un futuro previsible, y aún no podemos determinar el impacto que las futuras leyes, reglamentos, normas o la percepción del mercado de sus requisitos puedan tener en nuestro negocio y no siempre podremos anticipar cómo responder a estas leyes o reglamentos.

Eventos políticos, sociales y geopolíticos, posibles cambios en las políticas públicas y otros riesgos en algunos de los países en los que operamos, que son inherentes a las operaciones de una empresa internacional, podrían tener un efecto material adverso en nuestro negocio, condición financiera, liquidez y resultados de operación.

Estamos expuestos a las circunstancias prevalecientes en los países en los que operamos. Aunque la mayoría de nuestros ingresos se origina en nuestras operaciones domésticas en México, también llevamos a cabo una parte importante de nuestras operaciones en Estados Unidos y Centro y Sudamérica. Por el año terminado al 31 de diciembre de 2024, el 38% de nuestros ingresos totales fueron atribuibles a operaciones internacionales. Al igual que otras empresas con operaciones internacionales, acontecimientos políticos, económicos, geopolíticos o sociales en los países donde operamos o en otros lugares, como elecciones, nuevos gobiernos, cambios en las políticas públicas, circunstancias económicas, leyes y/o regulaciones, políticas comerciales, acuerdos o desacuerdos políticos, disturbios civiles y aumento de la violencia o la percepción de violencia, podría tener un efecto material adverso en los países donde operamos o en el mundo mercados financieros y, a su vez, en nuestro negocio, situación financiera, liquidez y resultados de operación.

Un cambio en el gobierno federal o nacional o sus condiciones y el partido político que controla la legislatura en cualquiera de los países en los que operamos podría resultar en cambios económicos, políticos, o condiciones sociales, y en cambios a leyes, reglamentos y políticas públicas, que puedan contribuir a la incertidumbre o condiciones comerciales adversas y también podría afectar materialmente nuestro negocio, situación financiera, liquidez y resultados de operaciones. Asimismo, si ningún partido político obtiene una clara mayoría en los órganos legislativos de estos países, la parálisis legislativa y la incertidumbre política y económica pueden continuar o resultar de la misma.

Estas y otras cuestiones políticas, económicas, sociales y geopolíticas tienen el potencial de afectar de forma material y adversa en la economía global, los mercados financieros y la estabilidad general de los países y regiones en que operamos y, a su vez, nuestro negocio, situación financiera, liquidez y resultados de operación.

En caso de que no seamos capaces de atraer y retener a personal calificado o no sepamos mantener la cultura de nuestra empresa, nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones podrían verse perjudicados.

Requerimos de un gran número de pilotos, sobrecargos, técnicos de mantenimiento y otro personal, nuestra estrategia de crecimiento nos obligará a contratar, capacitar y retener a un número significativo de empleados nuevos en el futuro. La industria aérea ha experimentado, de tiempo en tiempo, una escasez de personal calificado, particularmente con respecto a pilotos y técnicos de mantenimiento. Lo anterior ha sido particularmente el caso de México. La retención y contratación de personas capacitadas ha sido un reto a medida que la economía en lo general y la industria aérea en lo particular, lo que resulta en una competencia de recursos humanos necesarios para operar nuestro negocio exitosamente. Podríamos vernos obligados a aumentar los sueldos y/o prestaciones o a implementar programas adicionales de capacitación con la finalidad de atraer y retener personal calificado. En caso de que no seamos capaces de contratar, capacitar y retener empleados calificados, nuestro negocio podría verse perjudicado y es posible que no pudiéramos completar nuestros planes de crecimiento. Adicionalmente, la industria aérea, de tiempo en tiempo, ha experimentado una escasez de personal calificado y puede ocurrir una rotación empleados y de tiempo en tiempo, la cual no siempre pueda ser predecible. Cuando nosotros experimentamos una mayor rotación, nuestros costos de capacitación pueden ser más altos debido a la cantidad significativa de tiempo requerido para capacitar a cada nuevo empleado y, en particular, cada nuevo piloto. No podemos estar seguros de que seremos capaces de reclutar, capacitar y retener a los empleados calificados que necesitamos para reemplazar los empleados que se van y continuar con nuestras operaciones actuales. Si no somos capaces de contratar, entrenar y retener empleados calificados, nuestro negocio puede ser afectado adversamente y no estaremos en condiciones de completar exitosamente nuestros planes de crecimiento.

Adicionalmente, en la medida en que contratemos nuevos empleados, consideramos que será un mayor reto el seguir manteniendo nuestra cultura de empresa. Nuestra cultura de empresa, la cual es una de nuestras ventajas competitivas, es importante para la prestación de un servicio al cliente de adecuado y eficiente y para contar con una fuerza laboral productiva que nos ayude a mantener nuestros bajos costos. En la medida en que nuestras operaciones y diversidad geográfica continue creciendo, podríamos ser incapaces de identificar, contratar o retener a las personas suficientes que reúnan los criterios anteriores, incluyendo aquellos que ocupen puestos en la administración u otros puestos clave. En caso de que no seamos capaces de mantener la fortaleza de nuestra cultura de empresa, nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones podrían verse perjudicados.

El aumento en los costos laborales, los conflictos sindicales, las huelgas de los empleados y la existencia de otros eventos laborales podrían afectar adversamente a nuestras operaciones.

Nuestro negocio requiere una gran cantidad de mano de obra para producir sus servicios, con costos laborales que representaron el 10%, 13% y 15% de nuestros gastos de operación totales durante los ejercicios fiscales del 2022, 2023 y 2024, respectivamente. Al 31 de diciembre de 2024, el 73% de nuestra fuerza laboral estaba afiliada al Sindicato de Trabajadores de la Industria Aeronáutica, Similares y Conexos de la República Mexicana - STIAS y, por lo tanto, sujeta sustancialmente a un contrato colectivo celebrado entre nosotros y cada una de nuestras subsidiarias. En los contratos colectivos de trabajo, las condiciones generales de trabajo se revisan cada dos años y los sueldos cada año. Nuestros contratos colectivos de trabajo vigentes vencen en febrero de 2028 respecto de salarios y de prestaciones. Los términos y condiciones de los siguientes contratos colectivos de trabajo que celebremos se pueden ver afectados por los resultados de las negociaciones colectivas de trabajo en otras aerolíneas que pueden contar con una mayor capacidad, debido a mayores escalas, mayor eficiencia u otros factores para soportar costos más altos en comparación a los que nosotros podemos soportar. No podemos asegurar que nuestros costos laborales en el futuro seguirán siendo competitivos debido a que en el futuro nuestros contratos colectivos de trabajo podrían ser modificados o nuevos contratos podrían contener términos con costos laborales más altos o con condiciones más onerosas, uno o varios de nuestros competidores podrían reducir significativamente sus costos laborales, reduciendo o eliminando de este modo nuestras ventajas comparativas en cuanto a uno o más de dichos competidores, o nuestros costos laborales pueden aumentar en relación con nuestro crecimiento. Tradicionalmente, las relaciones entre las aerolíneas mexicanas tradicionales y sus sindicatos han sido complejas. También podemos celebrar contratos colectivos de trabajo adicionales en el futuro en la medida en que los trabajadores no sindicalizados se sindicalicen o los trabajadores sindicalizados decidan afiliarse a un sindicato diferente. En caso de que no seamos capaces de llegar a un acuerdo con cualquiera de nuestros grupos de trabajo sindicalizados en futuras negociaciones sobre los términos de los contratos colectivos de trabajo, podríamos encontrarnos con interrupciones de trabajo o paros laborales. Cualquier acción u otro conflicto laboral con los empleados sindicalizados (incluyendo la negociación de condiciones más onerosas), o el deterioro de las relaciones entre sindicatos y patrones en México, podrían interrumpir nuestras operaciones, reducir

nuestra rentabilidad o interferir en la capacidad de nuestra administración para enfocarse en la ejecución de nuestras estrategias de negocio.

Adicionalmente, las reformas en la legislación laboral, tal como las reformas a las leyes laborales mexicanas y otras regulaciones relacionadas a la subcontratación en México, podría afectar adversamente nuestro negocio, resultados de operación y condición financiera.

Nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera podrían verse afectados significativa y adversamente si perdemos los servicios de nuestro personal clave.

Nuestro éxito depende en gran medida de los esfuerzos y la capacidad de nuestro equipo directivo, de nuestros funcionarios financieros y operativos clave. La competencia por personal altamente calificado es intensa y, la pérdida de cualquier funcionario de alto nivel, administrador o empleado clave sin el reemplazo adecuado o la incapacidad para atraer nuevo personal calificado, podría tener un efecto adverso significativo en nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera. Directivos con experiencia en la industria aérea son difíciles de conseguir. No mantenemos seguro de vida para funcionarios clave en nuestro equipo de administración.

Nuestros resultados de operaciones fluctuarán.

La industria aérea es por naturaleza cíclica y estacional, y nuestros resultados de operación pueden variar de un trimestre a otro. Generalmente, esperamos que la demanda sea mayor durante los meses de verano en el hemisferio norte, en diciembre y en semana santa y pascua, la cual puede caer en el primer o segundo trimestre, en comparación con el resto del año. Por lo general, experimentamos los niveles más bajos de tráfico de pasajeros en febrero, septiembre y octubre. En virtud de nuestra alta proporción de costos fijos, la estacionalidad puede afectar nuestra rentabilidad de trimestre a trimestre. La demanda en el mercado de transporte aéreo en aeronave también se ve afectada por factores como las condiciones económicas, guerra o amenaza de guerra, los niveles de tarifas, inquietudes de seguridad y salud y las condiciones climatológicas.

Así mismo, creemos que nuestros resultados de operaciones trimestrales fluctuarán en el futuro debido a una diversidad de factores, incluyendo:

- el momento de implementación y el éxito de nuestros planes de crecimiento; a medida que aumentamos los vuelos en mercados existentes y entramos a nuevos mercados;
- cambios en el costo de combustibles, la seguridad, salud y seguros;
- incrementos en costos de operación tales como costos de personal, mercadotecnia, tenencia de aeronaves y otros gastos que sean necesarios para nuestro crecimiento anticipado; y
- el momento en que ocurran los gastos de mantenimiento, así como su monto.

Debido a los factores descritos anteriormente y a otros factores descritos en este Reporte Anual, las comparaciones de los resultados de operación de trimestre a trimestre podrían no ser buenos indicadores de nuestro desempeño en el futuro. Adicionalmente, es posible que en cualquier trimestre nuestros resultados operativos pudieran estar por debajo de las expectativas de los inversionistas, así como de cualquier informe o análisis sobre nuestra empresa. En este caso, el precio de nuestras acciones podría disminuir, probablemente sustancialmente.

No tenemos un grupo de control.

Desde que se completó nuestra oferta pública primaria el 23 de septiembre de 2013, no contamos con un grupo de control y las decisiones que requieran la aprobación de los accionistas, tales como la elección de la mayoría de los miembros del consejo de administración, serán tomadas por la mayoría de nuestros accionistas que cuenten con acciones Serie A, las cuales únicamente pueden ser adquiridas por inversionistas mexicanos. No contamos con un grupo de control debido a que los tenedores de ADSs y CPOs no cuentan con derechos de voto y los CPOs y las acciones Serie A subyacentes a los CPOs en forma de ADSs serán votados por el Fiduciario de los CPOs de la misma forma en la que la mayoría de los tenedores de las acciones Serie A que no estén representadas por CPOs o ADSs voten dichas acciones. Así, no habrá grandes grupos de accionistas con tenencias en bloque. Así mismo, es poco probable que se forme un grupo importante de accionistas en el futuro debido a que ninguna persona o grupo de

personas podría adquirir más del 5% de nuestras acciones en circulación sin el consentimiento de nuestro consejo de administración. Como resultado, un accionista o los accionistas tenedores de una pequeña porción de las acciones Serie A podría determinar el resultado del voto de los accionistas sin ser un grupo de control.

Volaris es una sociedad controladora y no tiene activos materiales excepto por las acciones de sus subsidiarias y sus marcas.

Volaris es una sociedad controladora que conduce sus operaciones a través de una serie de subsidiarias operativas. Apoyamos a estas subsidiarias operativas con servicios técnicos y administrativos a través de otras subsidiarias de Volaris. Todos los activos que utilizamos para llevar a cabo servicios administrativos y técnicos, así como para operar las concesiones, permisos y autorizaciones, se mantienen a nivel de las subsidiarias. Como resultado, Volaris no tiene activos materiales excepto por las acciones de sus subsidiarias y sus marcas. Los dividendos o pagos que Volaris pudiera estar obligado a realizar estarán sujetos a la disponibilidad de efectivo generado por sus subsidiarias. Las transferencias de flujos de efectivo de las subsidiarias de Volaris a Volaris pueden verse limitadas por requerimientos corporativos y legales o, por los términos de los convenios que rigen nuestra deuda. En caso de que un accionista entablara una demanda en contra de Volaris, la ejecución de la sentencia de cualquier juicio estaría limitada a la disponibilidad de activos de Volaris, pero no a los activos de Volaris y sus subsidiarias combinados.

Cambios en los estándares de contabilidad podrían impactar nuestros reportes de ingresos

Los emisores de las normas de contabilidad y otros organismos reguladores cambian periódicamente los estándares de registro y presentación que rigen la elaboración de los Estados Financieros Consolidados. Cualquier cambio realizado a las normas contables puede afectar significativamente la forma en que registramos e informamos nuestra situación financiera y resultados de operaciones. En algunos casos, se nos puede exigir que apliquemos un estándar nuevo o revisado de manera retroactiva, lo que pudiera resultar en la actualización de estados financieros del periodo anterior.

Riesgos relacionados con nuestros valores

Los precios de cotización de nuestras Acciones o de los ADSs pueden fluctuar de manera significativa.

Los precios futuros de mercado de nuestras Acciones o de los ADSs pueden ser volátiles y podrían estar sujetos a amplias fluctuaciones debido a varios factores, incluyendo:

- cambios en la valuación de mercado de otras compañías que proveen servicios similares;
- condiciones económicas, regulatorias, políticas o de mercado en México, los EUA u otros países;
- condiciones o tendencia de la industria;
- disponibilidad de rutas y espacios en aeropuertos;
- la introducción de nuevos servicios nuestros o de competidores;
- estándares de salubridad y seguridad reales o potenciales en los servicios de transporte aéreo y servicios relacionados;
- nuestros resultados operativos anticipados anuales, trimestrales y su historial;
- variaciones entre nuestros resultados reales actuales o proyectados y las expectativas de analistas e inversionistas;
- anuncios hechos por nosotros o por otros y acontecimientos que afecten nuestro negocio;
- cambios en la tecnología que afecten nuestras aeronaves;
- anuncios, resultados o acciones tomados por nuestros competidores;
- percepción de los inversionistas respecto a nuestra empresa o los servicios que prestamos;
- cambios en las estimaciones financieras o económicas de los analistas de valores;
- nuestros anuncios de transacciones significativas o compromisos de capital;
- devaluación de la moneda e imposiciones de control sobre el capital;
- entradas y salidas de directivos relevantes;
- la venta en el futuro de nuestros ADSs y las acciones Serie A;

- acciones estratégicas nuestras o de nuestros competidores tales como adquisiciones o reestructuras;
- accidentes, preocupaciones de salubridad, pandemias y otros eventos que afecten la operación de la aerolínea;
- reportes o publicaciones de los medios respecto a la seguridad de nuestras aeronaves o respecto del tipo de aeronaves que operamos;
- cambios en el precio del combustible;
- anuncios respecto de la disponibilidad y confiabilidad del tipo de aeronave y motores que utilizamos;
- cambios en la políticas comerciales gubernamentales, incluyendo la imposición de aranceles;
- cambios en las estimaciones financieras o recomendaciones de analistas de valores o que no cumplamos con las expectativas de desempeño de dichos analistas; o
- venta de nuestras Acciones u otros actos de nuestros inversionistas con una posición importante.

Muchos de estos factores están fuera de nuestro control. Factores de mercado y de la industria podrían afectar adversa y materialmente el precio de mercado de nuestras acciones Serie A y ADSs sin importar nuestro desempeño operativo.

Los mercados de valores en general han experimentado una volatilidad sustancial que con frecuencia no ha sido resultado del desempeño operativo de ciertas compañías en particular. Este tipo de fluctuaciones en mercados importantes podría afectar adversamente el precio de mercado de nuestras Acciones. En el pasado, los accionistas han entablado acciones colectivas contra compañías después de periodos de volatilidad en el precio de cotización de sus valores. Cualquier litigio similar en contra de nosotros podría resultar en costos sustanciales, desviar la atención y recursos de la administración, y perjudicar nuestro negocio o resultados de operaciones.

La liquidez relativamente baja y la alta volatilidad del mercado de valores mexicano puede ocasionar que los precios de cotización y volúmenes de nuestras Acciones y de los ADSs fluctúen de manera significativa.

La BMV es una de las mayores bolsas de Latinoamérica en términos de capitalización de mercado de las compañías con acciones listadas en ella, sin embargo, continúa siendo relativamente poco líquida y volátil en comparación con otros grandes mercados de valores extranjeros. Aunque el público participa en la negociación de valores en la BMV, una parte sustancial de la actividad de negociación en la BMV se lleva a cabo por o en nombre de importantes inversionistas institucionales. El volumen de negociación de los valores emitidos por compañías de mercados emergentes, tales como las compañías mexicanas, tiende a ser menor que el volumen de negociación de valores emitidos por compañías en países más desarrollados. Estas características de mercado pueden limitar la capacidad de los tenedores de nuestras Acciones para vender sus Acciones y también puede afectar adversamente el precio de cotización de las Acciones y, en consecuencia, el precio de cotización de los ADSs.

En el supuesto que analistas de valores o de la industria no publiquen sus investigaciones o reportes sobre nuestro negocio, o bien, publiquen reportes negativos sobre nuestro negocio, el precio de nuestras acciones y el volumen de cotización podrían disminuir.

El mercado de cotización de nuestras acciones depende, en parte, de la investigación y los informes que publiquen analistas de valores o de la industria sobre nosotros o nuestro negocio. En caso de que uno o más de los analistas que nos cubren bajen de categoría a nuestras acciones o publiquen investigaciones inexactas o desfavorables acerca de nuestro negocio, el precio de nuestras acciones probablemente disminuiría. En el supuesto que uno o más de estos analistas dejen de dar cobertura a nuestra empresa o no publiquen informes sobre nosotros regularmente, la demanda de nuestras acciones podría disminuir, lo que ocasionaría que el precio de nuestras acciones y el volumen de cotización disminuyeran.

En el supuesto que emitamos nuevas acciones en el futuro, la participación de los inversionistas podría verse diluida y los precios de cotización de nuestros valores podrían disminuir.

Como parte de nuestra estrategia de negocios de expandirnos a través adquisiciones, podríamos financiar necesidades corporativas o futuras operaciones mediante la emisión de nuevas acciones. Cualquier emisión de acciones podría tener como resultado la dilución de la participación de los inversionistas. Además, futuras emisiones de nuevas acciones o la venta de éstas por parte de los accionistas o de la administración, o las declaraciones que

nosotros o los accionistas mayoritarios realizaran en relación con dicha emisión o venta, podría resultar en una disminución del precio de mercado de las Acciones Serie A y de los ADSs.

Las disposiciones previstas en la legislación mexicana y en nuestros estatutos sociales hacen la toma de control de nuestra Compañía más difícil, lo que puede obstaculizar la capacidad de los tenedores de las Acciones o de los ADSs, de beneficiarse de un cambio de control o realizar cambios en nuestra administración y consejo de administración.

Las disposiciones previstas en la legislación mexicana y en nuestros estatutos sociales pueden dificultar e incrementar los costos de un tercero para llevar a cabo una oferta de compra o un intento de toma de control que resulte en un cambio de control. Los tenedores de Acciones o de ADSs podrían desear participar en una de esas operaciones, pero es posible que no tengan oportunidad de hacerlo. Por ejemplo, de conformidad con la Ley del Mercado de Valores, nuestros estatutos sociales contienen disposiciones que, entre otras cosas, requieren de la aprobación del consejo de administración antes de que cualquier persona o grupo de personas adquiera directa o indirectamente: (i) el 5% o más de nuestras acciones (directamente o mediante la adquisición de ADSs o CPOs), o (ii) el 20% o más de nuestras acciones (directamente o mediante la adquisición de ADSs o CPOs) y en este caso, (iii) si dicha aprobación se obtiene, es necesario que la persona adquirente realice una oferta para comprar el 100% de nuestras acciones y CPOs (o los valores que las representen) con una prima sustancial sobre el precio de mercado de nuestras acciones a ser determinada por el consejo de administración, con base en la opinión de un asesor financiero.

Estas disposiciones pueden substancialmente afectar la capacidad de terceros para controlarnos y ser perjudicial para los accionistas que deseen beneficiarse de una prima pagada como consecuencia de un cambio de control en la venta de la sociedad tras una oferta pública de adquisición. Ver las secciones de “Estatutos Sociales y otros Convenios – Disposiciones de cambio de control”, “Estatutos Sociales y otros Convenios – Derechos de voto” y “Estatutos Sociales y otros Convenios – Otras Disposiciones – Disposiciones en materia de inversión extranjera”.

Ventas sustanciales de Acciones o de ADSs en un futuro pudieran ocasionar que el precio de las Acciones o de los ADSs disminuya.

Podríamos financiar necesidades corporativas e inversiones de capital mediante la utilización de acciones comunes de la Serie A, que consten en títulos de Acciones, CPOs o en ADSs. Cualesquiera de dichas emisiones de acciones podrían resultar en una dilución de la participación de los inversionistas o una disminución en el precio de mercado de las Acciones o de los ADSs. Por ejemplo, el 11 de diciembre de 2020 llevamos a cabo una oferta pública primaria de Acciones en la que ofrecimos 134,000,000 de CPOs, en forma de ADSs con un precio de EUA $11.25 por ADS en los EUA y otros países fuera de México, de conformidad con nuestra declaración de registro con la SEC. En relación con dicha oferta los colocadores ejercieron su opción de sobreasignación de hasta 20,100,000 CPOs adicionales en la forma de ADSs completando una oferta total de 154,100,000 CPOs en forma de ADSs. Los valores emitidos en la oferta son elegibles para su cotización en el mercado público, lo cual podría ocasionar un efecto adverso en el precio de mercado de nuestras acciones de la Serie A y en nuestros ADSs.

Inversionistas extranjeros no pueden ser tenedores directamente de las acciones de la Serie A y en todo momento deberán mantenerlas en un fideicomiso de CPOs, el cual libera CPOs con Acciones subyacentes en todo momento.

Cada ADS representa diez CPOs y cada CPO representa un interés económico de una acción de la Serie A. Los inversionistas extranjeros no podrán ser tenedores directos de acciones subyacentes de la Serie A, pero podrán ser tenedores indirectamente a través de CPOs emitidos y liberados por una institución bancaria mexicana conforme a un fideicomiso de CPOs o ADSs que evidencien CPOs. A la terminación del plazo de 50 años de vigencia de nuestro contrato de fideicomiso de CPOs, las acciones subyacentes de la Serie A deberán ser afectadas a un nuevo fideicomiso similar al actual fideicomiso de CPOs para que inversionistas extranjeros puedan tener un interés económico (sin derecho a voto) en dichas acciones, ser vendidas a terceros o ser entregadas a tenedores extranjeros en la medida permitida por la ley aplicable (actualmente no permitido).

No podemos asegurar que un fideicomiso similar al fideicomiso de los CPOs será constituido si el actual fideicomiso termina, o que en caso de ser necesario, las acciones representadas por CPOs serán vendidas a un precio adecuado, o que la legislación mexicana vaya a ser reformada para permitir la transferencia de las acciones de la Serie

A a tenedores extranjeros en caso de que el fideicomiso termine. En ese caso, salvo que la legislación mexicana haya sido reformada para permitir a los inversionistas extranjeros ser tenedores directamente de nuestras acciones, es posible que se obligue a los tenedores extranjeros a vender todas las Acciones representadas por los CPOs a una persona física o moral mexicana.

Hemos obtenido autorización por parte de la Secretaría de Economía para emitir CPOs que representen hasta el 90% de nuestro capital social. Dado que se requiere que los inversionistas extranjeros inviertan en CPOs para poder tener interés económico sobre nuestro capital social, si se llega al límite del 90%, estaremos en imposibilidad de obtener contribuciones de capital adicionales por parte de inversionistas extranjeros o estaríamos obligados a obtener una nueva autorización de la Secretaría de Economía para la emisión de más del 90% de nuestro capital social en CPOs. No podemos asegurar que podríamos obtener dicha autorización.

Los tenedores de los ADSs y CPOs no tendrán derechos de voto.

Los tenedores de los ADSs y CPOs no tendrán derecho a votar las acciones subyacentes de la Serie A. Como resultado, los tenedores de nuestros ADSs y CPOs no tendrán influencia alguna sobre las decisiones tomadas en relación con el negocio y operación de la compañía, quedarán excluidos de los resultados de cualesquiera acciones corporativas tomadas por nuestros tenedores de las acciones Serie A. Los inversionistas mexicanos tenedores de acciones de la Serie A determinan sustancialmente el resultado de todos los asuntos de los accionistas. Para una descripción más completa de las circunstancias bajo las cuales los tenedores de nuestros valores pueden votar, ver la sección “Estatutos Sociales y otros Convenios”.

Es posible que los derechos de preferencia no se encuentren disponibles para los tenedores extranjeros de los ADSs y CPOs y, como resultado, pueden sufrir dilución.

Excepto en ciertas circunstancias limitadas, bajo legislación mexicana, si emitimos nuevas acciones representativas de nuestro capital social para obtener efectivo como parte de un aumento de capital, generalmente otorgamos a nuestros accionistas derecho a suscribir y pagar un número de acciones suficientes para que mantengan su misma participación en nuestra Compañía. El derecho de adquirir acciones bajo estas circunstancias es conocido como derecho de preferencia. Legalmente es posible que no podamos otorgar a los tenedores de ADSs y CPOs en los EUA derecho de ejercer cualquier derecho de preferencia en un futuro aumento de capital salvo que presentemos una declaración de registro ante la SEC en relación con una futura emisión de acciones o la oferta califica como excepción al registro en términos de la ley de valores de los EUA y se realizan ciertos actos corporativos incluyendo una notificación pública en México sobre los derechos de preferencia. Restricciones similares pueden aplicar a tenedores de ADSs y CPOs en otras jurisdicciones. No podemos asegurar que presentaremos una solicitud de registro ante la SEC o ante cualquier otra autoridad reguladora para permitirle a los tenedores de ADSs y CPOs en los EUA o en cualquier otra jurisdicción, ejercer sus derechos de preferencia. En el momento de algún futuro aumento de capital, evaluaremos los costos y las posibles responsabilidades asociadas con la presentación de la solicitud de registro ante la SEC y cualesquiera otros factores que consideremos importantes para determinar si habremos de presentar dicha solicitud de registro. Bajo la legislación mexicana, las ventas por el depositario de los derechos de preferencia y la distribución de los ingresos provenientes de esas ventas a los inversionistas y los tenedores de los ADSs, no es posible.

Adicionalmente, podrán ser liberados CPOs adicionales sólo si el acta de emisión de los CPOs permite la liberación de un número de CPOs suficiente para representar las acciones a ser emitidas y mantenidas por el Fiduciario de los CPOs una vez que se ejerciten los derechos de preferencia. Dado que los tenedores extranjeros de ADSs y CPOs no tienen derecho para adquirir directamente la propiedad de las acciones de la Serie A, subyacentes a dichos ADSs y CPOs, es posible que no puedan ejercer sus derechos de preferencia si el acta de emisión de los CPOs no permite la entrega de CPOs adicionales en una cantidad suficiente para representar las acciones comunes del capital social a ser emitidas como resultado del ejercicio de derechos de preferencia en representación de tenedores extranjeros de ADSs o de CPOs, salvo que el acta de emisión de CPOs sea modificada o una nueva acta de emisión de CPOs sea firmada y permita la entrega de un número de CPOs necesarios para representar las acciones a ser suscritas y pagadas como resultado del ejercicio de dichos derechos de preferencia. Aunque esperamos tomar todas las medidas necesarias para mantener suficientes CPOs disponibles para permitir a los tenedores extranjeros de ADSs y CPOs ejercer los derechos de preferencia, en caso de ser necesario no podemos asegurar que estaremos en posibilidad de hacerlo, particularmente porque en México se requieren autorizaciones regulatorias para la emisión y

entrega de CPOs. Como resultado de las limitaciones descritas anteriormente, si en el futuro emitimos acciones adicionales en relación con circunstancias que den lugar a derechos de preferencia, el valor residual de los tenedores de ADS y CPOs puede verse diluido. Ver las secciones “Estatutos Sociales y otros Convenios – Derechos de Preferencia” y “Descripción de CPOs y del Fideicomiso de los CPOs – Derechos de Preferencia”.

No tenemos la intención de pagar dividendos en efectivo en un futuro próximo y nuestra línea de crédito revolvente con Banco Santander y Bancomext podría limitar nuestra capacidad para decretar y pagar dividendos.

Nunca hemos decretado ni pagado dividendos sobre nuestras acciones. Actualmente, pretendemos retener cualesquier utilidades futuras, en su caso, para financiar nuestras operaciones y crecimiento y no tenemos la intención de pagar dividendos en efectivo en un futuro próximo. Cualquier decisión relacionada con el decreto y pago de dividendos, será adoptada a discreción de nuestra asamblea general de accionistas con base en la propuesta del consejo de administración y sólo podrán ser pagados si las pérdidas del año fiscal anterior han sido pagadas y los accionistas han aprobado el ingreso neto del cual serán pagados los dividendos y se han creado las reservas legales en los niveles requeridos y dependerá de nuestra condición financiera, resultados de operación y requerimientos de capital y de las restricciones contenidas en instrumentos financieros futuros o actuales así como de otros factores que el consejo de administración considere relevantes.

Adicionalmente, nuestra línea de crédito revolvente con Banco Santander o Santander y Banco Nacional de Comercio Exterior, S.N.C. (“Bancomext”), en la que tenemos el carácter de garantes, podría limitar nuestra capacidad para decretar y pagar dividendos en caso de incumplir con los términos de pago conforme a las mismas. Ver “Dividendos” y “Comentarios y análisis de la administración sobre la situación financiera y los resultados de operación consolidados – Contratos de Crédito”.

Los accionistas minoritarios pudieran ser menos capaces de ejercer sus derechos en contra de nosotros, nuestros consejeros o los accionistas mayoritarios en México.

De conformidad con la legislación mexicana, la protección otorgada a los accionistas minoritarios es diferente en comparación a la otorgada a los accionistas minoritarios en los EUA. Por ejemplo, debido a que las leyes mexicanas en materia de deberes fiduciarios de los consejeros (es decir, los deberes de lealtad y de diligencia, los únicos deberes reconocidos por la ley mexicana) han existido por un período relativamente corto de tiempo y no se encuentran tan desarrolladas como las leyes valores en otras jurisdicciones, es más difícil para los accionistas minoritarios interponer una demanda contra los consejeros por el incumplimiento de este deber, como sería permitido en otras jurisdicciones. Además, dichas acciones podrían no ser iniciadas como una acción directa, sino como una acción derivada (es decir, para el beneficio de nuestra compañía). Bajo las leyes mexicanas, los motivos de los accionistas para poder interponer una acción derivada son limitados. Aunque la legislación aplicable ha sido modificada para permitirlo y se han adoptado procedimientos para la presentación de demandas colectivas, existe muy poca experiencia en cuanto a las demandas de acciones colectivas y a la forma en la que los procedimientos respecto de dichas demandas se siguen en México. Adicionalmente, inversionistas extranjeros no tendrán derecho de voto en relación con las acciones de la Serie A, subyacentes a los CPOs. Por lo tanto, será mucho más difícil para los accionistas minoritarios ejercer sus derechos en contra de nosotros, nuestros consejeros o nuestros accionistas mayoritarios de lo que sería para los accionistas minoritarios de una compañía de los EUA.

Nuestro gasto en tasas de interés por un periodo fluctúa basado en SOFR y TIIE.

Una parte importante de nuestro endeudamiento de largo plazo genera intereses a tasas de interés variable, las cuales pueden ser basadas en la, por el *Secured Overnight Financing Rate*, (SOFR) y la Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio (TIIE). SOFR es una medida amplia del costo de pedir prestado efectivo a un día garantizado por valores del Tesoro. La TIIE es determinada por el Banco de México con base en las cotizaciones presentadas por las instituciones de crédito. No hemos cubierto nuestro riesgo de tasa de interés con respecto de nuestra deuda con tasa de interés variable, con excepción de TIIE. De conformidad con lo anterior, nuestro gasto en intereses para cada período particular fluctuará basado en SOFR, TIIE y otras tasas de interés variables. En la medida de que las tasas de interés aplicable a nuestra deuda en tasa variable incrementen, nuestros gastos se incrementarán, en dicho evento podríamos tener dificultades haciendo pagos de intereses y fondeando nuestros otros gastos fijos y nuestro flujo de

caja disponible para propósitos corporativos generales pueden ser adversamente afectados. Al 31 de diciembre de 2024, todos los préstamos en dólares estadounidenses devengan intereses basados en SOFR.

Otros Valores:

OTROS VALORES

Mediante oficio No. 153/7327/2013 de fecha 9 de septiembre de 2013, se autorizó la inscripción en el Registro Nacional de Valores de las Acciones Serie “A”, Clase I y Clase II, representativas de la parte fija y variable del capital social de Volaris, así como, la oferta pública de las mismas en México como una parte de una colocación simultánea en los mercados internacionales mediante Certificados de Participación Ordinarios o CPOs. Mediante Oficio No. 153/12928/2020 de fecha 7 de diciembre de 2020 se autorizó la actualización de la inscripción en el Registro Nacional de Valores las Acciones Serie “A”, Clase II representativas de la parte variable del capital social de Volaris. En adición a las Acciones Serie “A”, Clase II, representativas de la parte variable del capital social de Volaris, no contamos con otros valores que se encuentren inscritos ante el Registro Nacional de Valores o RNV.

Volaris tiene inscritos ante la Comisión de Valores de los EUA (SEC) y registrados en la Bolsa de Valores de Nueva York (*New York Stock Exchange*), ADSs (por sus siglas en inglés *American Depositary Shares*) emitidos, cada uno, con base en un CPO. De conformidad con la Ley del Mercado de Valores de 1934 de los EUA (*Securities Exchange Act of 1934*), Volaris debe presentar a la SEC un reporte anual en la Forma 20-F, así como reportes trimestrales y de eventos relevantes en la Forma 6-K.

Respecto a nuestras obligaciones de reportar, presentamos reportes financieros trimestrales y anuales, así como información corporativa y eventos relevantes a las autoridades regulatorias de México y de los EUA en forma simultánea y con la periodicidad establecida en la legislación aplicable.

Volaris ha entregado en forma completa y oportuna, los reportes sobre hechos relevantes e información periódica requerida por la legislación mexicana y extranjera aplicable.

Cambios significativos a los derechos de valores inscritos en el registro:

CAMBIOS SIGNIFICATIVOS A LOS DERECHOS DE VALORES INSCRITOS EN EL REGISTRO NACIONAL DE VALORES

Desde la fecha de la oferta pública primaria de Volaris, no ha habido modificación significativa alguna a los derechos de los valores de Volaris inscritos en el RNV.

Destino de los fondos, en su caso:

No aplica.

Documentos de carácter público:

DOCUMENTOS DE CARÁCTER PÚBLICO

Volaris entregará copias de este documento a cualquier accionista y/o inversionista que compruebe su calidad en términos de la legislación aplicable, y lo solicite a la persona encargada de las relaciones con los inversionistas de Volaris. Ricardo Martínez Gutiérrez, es la persona encargada de las relaciones con los inversionistas y podrá ser localizado en las oficinas de la emisora ubicadas en Av. Antonio Dovalí Jaime No.70, Torre B, Piso 13, Colonia Zedec Santa Fe, Ciudad de México, México, C.P.01210, o en el teléfono +(52)55-5261-6400, en nuestra página de internet http://ir.volaris.com o mediante correo electrónico a la dirección: ir@volaris.com

Los inversionistas que así lo deseen pueden consultar los documentos de carácter público que han sido presentados a la CNBV y a la BMV, incluyendo información periódica acerca de la situación financiera y los resultados de Volaris, así como ciertos eventos relevantes que la Compañía divulga a través de la BMV. Esta información se encuentra a disposición del público en el Centro de Información de la BMV que se encuentra en el Centro Bursátil, ubicado en Paseo de la Reforma No. 255, Colonia Cuauhtémoc, C.P. 06500, Ciudad de México, México.

[417000-N] La emisora

Historia y desarrollo de la emisora:

HISTORIA Y DESARROLLO DE VOLARIS

Denominación. La Compañía es una sociedad anónima bursátil denominada Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V., y su nombre comercial es “Volaris”.

Constitución. Volaris se constituyó el 27 de octubre de 2005 bajo la denominación de Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A. de C.V., por Blue Sky Investments, S.à.r.l., Discovery Air Investments, L.P., Corporativo Vasco de Quiroga, S.A. de C.V. y Sinca Inbursa, S.A. de C.V., Sociedad de Inversión de Capitales.

El 16 de julio de 2010, adoptamos la modalidad de sociedad anónima promotora de inversión de capital variable. En junio de 2013, adoptamos la modalidad de sociedad anónima bursátil de capital variable bajo la denominación Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V.

El 23 de septiembre de 2013, nosotros y algunos de nuestros accionistas completamos la oferta pública inicial de acciones con un doble listado en la Bolsa de Valores de Nueva York (*New York Stock Exchange*) y en la Bolsa Mexicana de Valores. Volaris recaudó aproximadamente EUA $207.7 millones de recursos brutos de la oferta global de 173,076,910 Acciones, la cual consistió en (i) una oferta de Acciones en México; y (ii) una oferta internacional simultánea de CPOs en forma de ADSs en los EUA y en otros países, a un precio de colocación de EUA $1.20 por acción o de EUA $12.00 por ADS. Cada ADS representa 10 CPOs y cada CPO representa un interés financiero en una Acción. Las Acciones fueron listadas en la Bolsa Mexicana de Valores bajo la clave de pizarra VOLAR y los ADSs fueron listados en la Bolsa de Valores de Nueva York bajo la clave de pizarra VLRS. Las Acciones y los ADSs comenzaron a cotizar el 18 de septiembre de 2013.

El 16 de noviembre de 2015, ciertos accionistas de la Compañía, incluyendo a las afiliadas de Discovery Americas y Blue Sky Investments, realizaron una oferta pública secundaria de CPOs en forma de ADS en los EUA y otros mercados distintos al de los Estados Unidos Mexicanos, y vendieron 99,000,000 de CPOs en la forma de ADS a un precio al público de EUA $16.00 por ADS. En relación con dicha oferta los agentes colocadores ejercieron su opción de sobreasignación de forma total para comprar 9,900,000 CPOs adicionales en la forma de ADS, por una oferta total de 108,900,000 CPOs en la forma de ADS.

El 11 de diciembre de 2020 llevamos a cabo una oferta pública primaria de Acciones en la que ofrecimos 134,000,000 de CPOs, en forma de ADSs con un precio de EUA $11.25 por ADS en los EUA y otros países fuera de México, de conformidad con nuestra declaración de registro con la SEC. En relación con dicha oferta los colocadores ejercieron su opción de sobreasignación de hasta 20,100,000 CPOs adicionales en la forma de ADSs completando una oferta total de 154,100,000 CPOs en forma de ADSs.

Duración. La duración de Volaris es indefinida.

Domicilio y Teléfonos. Las oficinas principales de Volaris se encuentran ubicadas en Av. Antonio Dovalí Jaime No.70, Torre B, Piso 13, Colonia Zedec Santa Fe, Ciudad de México, México, C.P. 01210, y el teléfono de la misma es +52-55-5261-6400.

Inversiones de los últimos tres años. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2022, 2023 y 2024 hemos realizado inversiones por EUA $353.9 millones, EUA $491.1 millones EUA $600.7 millones, respectivamente, el cual incluye la adquisición de partes rotables, refacciones, mobiliario y equipo, y la adquisición de activos intangibles. Ver “Comentarios y análisis de la administración sobre la situación financiera y los resultados de operación – Liquidez y Recursos de Capital”.

Eventos Recientes. A continuación, se describen los eventos acontecidos durante el último año:

1. El 13 de marzo de 2024, Volaris informó que prorrogó hasta el día 27 de marzo de 2024 la vigencia del contrato para la prestación de servicios de formador de mercado celebrado con BTG Pactual Casa de Bolsa S.A. DE C.V.
2. El 27 de marzo de 2024, Volaris informó que celebró un contrato para la prestación de servicios de formador de mercado con Casa de Bolsa Santander, S.A. de C.V., Grupo Financiero Santander México. La prestación de los servicios antes referidos inició a partir del 28 de marzo de 2024, con vigencia de un año. A través de esta iniciativa Volaris fortalece el compromiso con sus inversionistas para promover la liquidez de los valores que se negocian en el mercado de capitales.
3. El 3 de mayo de 2024, Volaris informó que por votación unánime de los accionistas presentes que ejercieron su derecho de voto en la Asamblea General Extraordinaria de Accionistas de la Sociedad celebrada el 19 de abril de 2024, se ha aprobado una reforma parcial de los estatutos sociales de la Sociedad, que permitirá a su Consejo de Administración y Comités celebrar reuniones de forma virtual a través de medios electrónicos, ópticos o de cualquier otra tecnología, entre otros.
4. El 31 de julio de 2024, Volaris informó que Enrique Javier Beltranena Mejicano, Presidente y Director General de la Compañía, concluyó la adquisición de 1,580,000 acciones Serie A de la Compañía a través de la Bolsa Mexicana de Valores.

Descripción del negocio:

DESCRIPCIÓN DEL NEGOCIO

Somos una aerolínea de ultra-bajo costo, o ULCC (por sus siglas en inglés) constituida conforme a las leyes de México. Nuestras oficinas principales se encuentran en Av. Antonio Dovalí Jaime No.70, torre B, piso 13, Colonia Zedec Santa Fe, Ciudad de México, México, C.P. 01210. Nuestro número telefónico es +52-55-5261-6400. Nuestra página de internet es www.volaris.com. La información y contenido de nuestro sitio web no son una parte, y no están incorporados por referencia a este reporte anual.

Desde el inicio de nuestras operaciones en 2006, hemos incrementado nuestras rutas de cinco a más de 250 y hemos incrementado nuestra flota eficiente de la familia A320 de Airbus de cuatro a 143 al 31 de diciembre de 2024 Actualmente operamos hasta un promedio de 550 segmentos de vuelo diarios en rutas que conectan 44 ciudades en México, 23 ciudades en los EUA, cuatro en Centroamérica y dos en Sudamérica. Tenemos una participación de mercado muy importante en los cinco principales aeropuertos de México (tomando como base el número de pasajeros), incluyendo Cancún, Guadalajara, la Ciudad de México y Tijuana. Las principales ciudades que atendemos en los Estados Unidos son los centros con mayor presencia de comunidades mexicanas, según lo señalado por el *Pew Hispanic Research Center*. Adicionalmente, nuestra subsidiaria operativa en Costa Rica, Vuela Aviación, inició operaciones el 1 de diciembre de 2016 y nuestra subsidiaria operativa en El Salvador, Vuela El Salvador, inició operaciones el 15 de septiembre de 2021. Buscamos replicar nuestro modelo de ultra bajo costo en Centro y Sudamérica, ofreciendo tarifas base bajas y servicio de punto a punto en la región.

Adicionalmente, el 16 de enero de 2018, firmamos un acuerdo de código compartido con la aerolínea ultra-bajo costo de los EUA Frontier, el cual inició operaciones el 23 de agosto de 2018. Esperamos que este acuerdo, el primero entre dos aerolíneas de ultra-bajo costo, abra opciones adicionales de viaje de tarifas ultra-bajas entre México y los Estados Unidos. En particular, actualmente damos servicio a 23 destinos en los Estados Unidos y 44 en México, de los cuales 18 coinciden con destinos de Frontier en ambos países.

Somos una de las aerolíneas públicas con la estructura de costos más baja a nivel mundial considerando el costo por milla por asiento disponible, o CASM. En 2024, nuestro CASM fue de EUA $8.03 centavos comparado a un CASM promedio no ajustado por longitud de etapa de EUA $10.29 centavos de las Otras aerolíneas latinoamericanas públicas, incluyendo a Azul, Copa y LATAM. Asimismo, tenemos costos más bajos que nuestros Competidores de mercado objetivo que cotizan en bolsa en los EUA, incluyendo Alaska, Frontier, Spirit, American, Delta, JetBlue, Southwest, Allegiant y United, los cuales tuvieron un CASM promedio no ajustado por longitud de etapa de EUA $14.61 centavos en 2024. Con nuestro modelo de negocios ULCC, hemos crecido de forma importante mientras que hemos mantenido un CASM bajo durante los últimos años. Hemos logrado lo anterior mediante el uso eficiente y uniforme de nuestra flota, un alto nivel de utilización de activos, un énfasis muy importante en canales de ventas y distribución directos y nuestra estructura con un sistema de compensación variable basado en el desempeño. Nos hemos enfocado de forma importante en los costos bajos como parte de nuestra cultura organizacional, y creemos que podemos bajar adicionalmente nuestro CASM incorporando nuevas aeronaves de la familia Airbus A320neo y utilizando nuestra infraestructura existente para lograr economías de escala. Creemos que el lograr mayores reducciones en nuestro CASM nos permitirá continuar bajando nuestras tarifas base, estimular la demanda del mercado e incrementar las oportunidades de otros ingresos por servicios.

Nuestro modelo de negocios ULCC y nuestro bajo CASM nos permite competir principalmente ofreciendo tarifas base bajas para estimular la demanda. Usamos nuestro sistema de control de rendimientos para establecer nuestras tarifas en un esfuerzo para lograr rendimientos y factores de ocupación adecuados en cada ruta que operamos. Usamos tarifas promocionales para estimular la demanda y nuestras tarifas base tienen precios que compiten con las tarifas de autobuses de largo alcance en México.

Durante el 2024 nuestra tarifa base promedio fue de EUA $52.62 y regularmente ofrecemos tarifas promocionales desde EUA $1.80 o EUA $0.98 para miembros de V-Club, excluyendo tarifas de aeropuertos. Hemos desagregado ciertos componentes de nuestros servicios de viaje aéreos como parte de nuestra estrategia para que nuestros pasajeros puedan escoger y pagar por los productos y servicios que quieren utilizar. Esta estrategia de desagregación de precios nos ha permitido incrementar de forma significativa nuestros otros ingresos por servicios, así como nuestros ingresos totales. Planeamos continuar usando tarifas base bajas para estimular una demanda adicional de pasajeros, logrando que pasajeros de autobuses utilicen el transporte aéreo e incrementar nuestro factor de ocupación. En 2024, nuestro factor de ocupación promedio fue de 86.8% comparado con un factor de ocupación promedio de 84.1% de las otras aerolíneas latinoamericanas públicas y de 82.6% de nuestros competidores de mercado objetivo que se encuentran listados en los EUA. Un mayor factor de ocupación nos ayuda a generar otros ingresos por servicios e ingresos totales adicionales, lo que nos permite bajar aún más las tarifas base y estimular nueva demanda.

Además de tarifas bajas, nuestro objetivo es proporcionar una experiencia adecuada y eficiente de vuelo a nuestros pasajeros. Realizamos esfuerzos para ofrecer a nuestros clientes puntualidad en nuestras operaciones aéreas, las cuales tuvieron en promedio una puntualidad del 83.6% en 2024. Consideramos que hemos logrado un gran reconocimiento de marca por nuestro enfoque en proporcionar valor agregado y una experiencia de viaje positiva a nuestros clientes. Creemos, que nuestra cultura corporativa de una positiva “administración de la relación con el cliente” ha sido un elemento clave de nuestro éxito.

Actividad Principal:

Actividad Principal

Industria

Existen tres principales categorías de aerolíneas de pasajeros que operan en el mercado mexicano: (i) la red de aerolíneas tradicionales, que incluye Grupo Aeroméxico, (ii) las aerolíneas de ultra bajo costo, que incluye Volaris y

Viva, y (iii) las aerolíneas regionales que operan exclusivamente en mercados de nicho dentro de México, representando menos del 2% del total de la participación de mercado. El modelo de negocios ULCC es un sub-conjunto del mercado de aerolíneas de bajo costo.

Las aerolíneas tradicionales ofrecen vuelos regulares a los principales destinos nacionales e internacionales (directamente o a través de alianzas como Star Alliance, Oneworld y/o SkyTeam), y a numerosas ciudades más pequeñas. Estas compañías áreas operan principalmente a través de un sistema de red de rutas conocido como “centro de navegación base”. Este sistema concentra la mayor parte de las operaciones de una aerolínea en un número limitado de ciudades centro, sirviendo a otros destinos en el sistema, como una escala o sirviendo para la conexión del servicio a través de aeropuertos centrales para conectar posteriormente a los destinos secundarios. Dicho sistema permite a los pasajeros volar de un punto de origen a más destinos sin tener que cambiar de compañía aérea. Las aerolíneas tradicionales suelen tener estructuras de costos más altos que las compañías de bajo costo debido a mayores costos laborales, ineficiencia en la programación del personal de vuelo y de los itinerarios de vuelos, la concentración de las operaciones en los aeropuertos de mayor costo, y la oferta de múltiples clases de servicios. Otros ejemplos de aerolíneas tradicionales en el mercado de Latinoamérica son Avianca, Copa y LATAM.

Las aerolíneas de bajo costo suelen operar vuelos directos, de punto a punto, lo que tiende a mejorar la eficiencia de las aeronaves y de la tripulación.

Además, las aerolíneas de bajo costo a menudo actúan en los mercados principales a través de aeropuertos secundarios de menor costo en las mismas regiones. Muchas compañías aéreas de bajo costo ofrecen solamente una clase de servicio, incrementando el número de asientos en cada vuelo y evitando así el costo gradual y significativo que resulte de ofrecer servicios de diversas clases. Por último, las compañías aéreas de bajo costo tienden a operar flotas con sólo una o máximo dos familias de aeronaves, con el fin de maximizar la utilización de las tripulaciones de vuelo en toda la flota, mejorar la flexibilidad de la programación de las aeronaves y reducir al mínimo los costos de inventario y mantenimiento de las mismas. El mercado mexicano, el cual cuenta con un gran número de viajeros VFR y viajeros por placer, ha experimentado un incremento en la demanda por este tipo de compañías aéreas de bajo costo en los últimos años.

En los últimos años, diversas aerolíneas tradicionales en el mundo han experimentado reestructuras financieras significativas, incluyendo el cierre de sus operaciones o la fusión con alguna otra aerolínea. Estas reestructuras han permitido a las aerolíneas tradicionales reducir sus altos costos laborales, reestructurar su deuda, modificar o terminar sus planes de pensión y en general, reducir su costo de estructura. Lo anterior, ha resultado en una flexibilidad en la fuerza de trabajo y en la reducción de costos, mejorando simultáneamente la oferta de productos similares a los ofrecidos por otras aerolíneas de bajo costo. Asimismo, muchas de las aerolíneas tradicionales han realizado las mejoras antes mencionadas, manteniendo sus extensas redes de rutas, a través de alianzas y mediante los programas de viajero frecuente. Uno de los resultados derivados de la reestructura de las aerolíneas tradicionales es que la diferencia en la estructura de costos, y la ventaja competitiva que mantenían anteriormente respecto de las aerolíneas de bajo costo, de alguna forma ha disminuido. A nivel mundial los modelos de negocios ULCC implica, entre otras cosas, un enfoque específico en bajos costos, el uso eficiente de los activos, una desagregación de las fuentes de ingresos diferenciando la tarifa base y los productos y servicios múltiples ofrecidos con costos adicionales. Las ULCC con modelos de negocio, a nivel mundial, incluyen Allegiant y Frontier en los Estados Unidos, Ryanair y Wizz en Europa, y AirAsia en Asia.

Las ULCCs somos capaces de lograr operaciones de bajo costo debido a sus flotas altamente eficientes y uniformes, las cuales cuentan con una alta densidad de asientos y con un solo pasillo. Adicionalmente, las ULCCs proporcionamos tarifas extremadamente bajas a los clientes con el fin de estimular la demanda y generar altas tasas de utilización de las aeronaves. Con altas tasas de utilización, las ULCCs son capaces de generar importantes ingresos adicionales a través de la oferta de productos y servicios adicionales, tales como costos por transportación de equipaje, selección de asientos con anticipación, espacio extra entre asientos, costos por cambios en las reservaciones, y/o servicios adyacentes como reservaciones en hoteles, transportación al aeropuerto y renta de automóviles. Las ULCC nos enfocamos en los viajeros VFR y en personas que realizan viajes de placer y no en personas que realizan viajes de negocios. Los productos de las ULCC suelen atraer al cliente que busca costos bajos ya que ofrecen una tarifa base baja, así como la posibilidad de escoger pagar solamente por los productos y servicios adicionales que desean recibir.

Tendencias económicas y demográficas

Consideramos que la industria aérea en México tiene un fuerte potencial de crecimiento dada la población joven, la tendencia a largo plazo del mejoramiento de la base macroeconómica y la creciente clase media, lo que probablemente facilitará una adecuada expansión estructural del sector aéreo. Así mismo, la industria aérea nacional se encuentra poco penetrada en comparación con otros países de tamaño similar y con características demográficas similares, en términos de viajes per capita. Estos elementos se combinan en un momento en que la industria está bajo un considerable desgaste debido en parte al cese de operaciones de algunas de las aerolíneas tradicionales.

En términos del entorno macroeconómico, el crecimiento del PIB en México se espera que sea de 0.6% en 2025 y 1.8% en 2026, de acuerdo con las proyecciones del Banco Central de México. El PIB de México creció a una TACC del 2.1% desde 2014 hasta 2024, según el INEGI. La expectativa de crecimiento para el PIB de EUA para 2025 es de 1.7%, y de 1.8% para 2026, de acuerdo con la Reserva Federal de Estados Unidos.

Al 2020, de acuerdo con el Censo de Población y Vivienda 2020 del INEGI, aproximadamente el 70% de la población mexicana se encontraba por arriba de los 18 años, lo cual consideramos beneficia a Volaris al proveer una base sólida de pasajeros jóvenes potenciales en el futuro. Esto contrasta favorablemente con los mercados más maduros como el de la aviación en los EUA, donde aproximadamente el 78% de la población se encontraba por arriba de los 18 años a julio de 2024, según la Oficina del Censo de Estados Unidos.

Sin embargo, a pesar de estos indicadores demográficos favorables, el mercado de la aviación en México mantiene un bajo nivel de penetración. Según lo indicado por las Autoridades de Aviación Civil en México, como la AFAC, al 2023, los vuelos domésticos en México fueron de 0.5 por habitante, reflejando un menor nivel de penetración en el transporte aéreo doméstico comparado con países con economías (medido por el ingreso por habitante) y geografías similares. Específicamente, según lo indicado por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC), los vuelos domésticos por habitante en Colombia fueron de 0.6 en el 2023, comparado con 0.8 en Chile durante el mismo año, según datos de la Junta Aeronáutica Civil (JAC). Por último, los vuelos domésticos por habitante en Turquía se ubicaron en 1.1 al 2023, según la Secretaría de Transporte e Infraestructura de la República de Turquía (UAB).

La industria aérea mexicana de bajo costo compite con alternativas de transporte terrestre, principalmente con las compañías de autobuses que ofrecen servicios de distancias largas. Dados los servicios ferroviarios limitados en México, el uso del autobús ha sido tradicionalmente la principal opción de bajo costo para transporte de larga distancia para gran parte de la población en México. En 2023, las compañías de autobuses transportaron más de 3.1 mil millones de pasajeros en México en el mercado doméstico, de los cuales aproximadamente 83.7 millones viajaron en segmentos ejecutivos y de lujo, según los indicadores de la SICT, que incluyen distancias largas (cinco horas o más) o cortas. Consideramos que la posibilidad de dicho cambio en la demanda de autobuses al transporte aéreo en México representa una oportunidad importante a medida que el entorno macroeconómico mejora y la demografía del país toma forma. Asimismo, consideramos que los pasajeros de autobús de larga distancia continuarán cambiando a los viajes aéreos cuando las tarifas promocionales sean más bajas que las tarifas de autobuses para rutas similares.

En el pasado el gobierno federal mexicano ha realizado inversiones sustanciales en el desarrollo de infraestructura aeroportuaria en México. En 1998, el gobierno mexicano creó un programa para abrir los aeropuertos mexicanos a inversiones privadas. A tres compañías privadas operadoras de aeropuertos (Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V., Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V. y Aeropuertos del Sureste de México, S.A.B. de C.V.) les fueron otorgadas concesiones por un término de 50 años para operar aeropuertos en México. En la primera etapa del proceso de privatización, el gobierno mexicano vendió una participación minoritaria a socios estratégicos. El proceso de privatización culminó a mediados del año 2006, cuando el gobierno federal mexicano vendió sus acciones al público inversionista a través de ofertas públicas iniciales.

El gobierno federal mexicano aún administra y opera el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), el cual considera como estratégico, así como otros aeropuertos de menor importancia en el país. Consideramos que esta sólida infraestructura fundacional, así como la inversión y desarrollo continuo, podrían resultar en un crecimiento para el mercado de las aerolíneas en México. En septiembre de 2014, el gobierno de México anunció la construcción de un nuevo aeropuerto para la Ciudad de México para substituir al actual aeropuerto internacional. En

enero de 2019 el gobierno federal anunció la cancelación de la construcción del nuevo aeropuerto de la Ciudad de México y presentó un plan para invertir en la expansión del actual aeropuerto de la Ciudad de México y la construcción de un nuevo aeropuerto en la zona metropolitana de la Ciudad de México. En marzo de 2022, el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles inició operaciones, este nuevo aeropuerto es manejado y operado por el gobierno federal mexicano. En enero de 2025, el gobierno federal mexicano anunció la remodelación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, que iniciará en el primer semestre de 2025, con meta de concluir en 2026.

Airbus espera que el mercado aéreo doméstico de América Latina y el Caribe tenga una TACC (Tasa de Crecimiento Anual Compuesta) del 3.5%, entre 2019 y 2043, según el Pronóstico del Mercado Global de Airbus 2024 (GMF24). Específicamente, se pronostica que el mercado doméstico en México registre una TACC de 5.0%, entre 2019 y 2027, con una TACC correspondiente de 4.7% en las rutas entre México y Estados Unidos, durante este mismo periodo. Asimismo, se espera que el flujo de pasajeros de Centro América a Estados Unidos tenga una TACC de 4.5%. Se espera que el crecimiento proyectado se dé en los flujos interregionales, soportado por el continuo crecimiento de la red de rutas de aerolíneas de bajo costo. Se espera que el continuo crecimiento de la clase media, así como del alza en los niveles de ingreso continúen motivando la expansión económica a largo plazo en América Latina. El tráfico de pasajeros entre Centroamérica y el Caribe y Norteamérica se mantendrá sólido, mientras las aerolíneas de bajo costo de Norte y Latinoamérica continúan creciendo sus servicios en este flujo.

La industria de la aviación en México ha sufrido una transformación importante debido al surgimiento de aerolíneas de ultra bajo costo, y a la salida de más de nueve aerolíneas desde 2007, según lo reportado por la SICT. Adicionalmente, la pandemia resultó en una consolidación sin precedentes en el mercado. Al 31 de diciembre de 2024, las tres aerolíneas principales mantuvieron colectivamente el 99% del mercado doméstico, y el 71% de esta participación fue atribuida a las aerolíneas de ultra bajo costo, Volaris y Viva. Cambios en el nivel de competitividad entre las aerolíneas han tenido como resultado un incremento importante en el factor de ocupación nacional para las demás aerolíneas.

Información de Mercado

El sector del transporte aéreo es altamente competitivo. Los principales factores competitivos en la industria aérea incluyen los precios de las tarifas base, el precio total del boleto, los horarios de vuelo, los tipos de aeronaves, los servicios proporcionados a los pasajeros, el número de rutas/destinos atendidos por ciudad, el servicio al cliente, el historial de seguridad, la reputación, las relaciones de código compartido, los programas de viajero frecuente y las oportunidades de amortización de puntos. La industria de la aviación es particularmente susceptible a los descuentos en precios, debido a que, una vez que un vuelo está programado, las compañías aéreas enfrentan únicamente costos adicionales nominales para brindar servicio a los pasajeros que, de otra manera, serían asientos no vendidos. Los gastos de un vuelo programado no varían significativamente con el número de pasajeros transportados, y como resultado, un cambio relativamente pequeño en el número de pasajeros o en el precio pudiera tener un efecto desproporcionado en los resultados de operación y financieros de una aerolínea. La competencia de precios se produce a través de descuentos, cambios en sus estructuras, en igualar las tarifas, en la realización de promociones y en el desarrollo de programas de viajero frecuente. Las compañías aéreas utilizan frecuentemente tarifas de descuento y otras promociones para estimular el tráfico durante los periodos de viaje considerados como temporada baja, normalmente para generar flujo de caja y para maximizar los ingresos por ASM. El predominio de las tarifas de descuento puede ser particularmente delicado cuando una compañía aérea tiene exceso de capacidad y se encuentra bajo presión financiera para vender boletos de avión.

En México, EUA, los países de Centro y Sudamérica en los que operamos, el mercado de pasajeros de las aerolíneas consiste principalmente en tres grupos de viajeros: los viajeros de negocios, las personas que realizan viajes de placer y los viajeros VFR. Las personas que realizan viajes de placer y los viajeros VFR típicamente se enfocan en la búsqueda de tarifas bajas, mientras que los viajeros de negocios toman en consideración factores como la frecuencia de vuelos, la flexibilidad de los horarios, la conectividad de las rutas, los servicios ofrecidos, incluyendo los programas de viajero frecuente y las salas de espera de los aeropuertos, así como el costo del viaje.

Los viajeros VFR y las personas que viajan por placer lo hacen por varias razones, incluyendo visitas sociales y vacaciones. Consideramos que el tráfico de los viajeros VFR y de las personas que realizan viajes de placer son los componentes más importantes del mercado al cual estamos enfocados y ayudan y contribuyen a la generación de

nuestros ingresos complementarios. Estimamos que los viajeros VFR y las personas que viajan por placer representan un porcentaje significativo de nuestro volumen total de pasajeros. Como parte de nuestra estrategia de desarrollo de rutas, nos enfocamos en mercados que atraerán probablemente a los viajeros VFR y a las personas que realizan viajes de placer al ofrecer precios que anteriormente no se encontraban disponibles. Esta estrategia nos permite estimular la demanda en nuevos mercados al promover los viajes para los viajeros VFR y las personas que realizan viajes de placer.

El volumen de pasajeros nacionales ha aumentado en México en un TACC de 6.3% y los de pasajeros internacionales aumentaron un TACC de 6.0% de 2009 a 2024 conforme a los datos de la AFAC. La siguiente tabla señala el volumen histórico de pasajeros en rutas nacionales e internacionales en México de 2009 a 2024:

Volúmenes de Pasajeros (millones de pasajeros)[(1)]	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Nacionales	24.6	24.6	25.6	28.2	30.6	33.0	37.3	41.9	45.4	49.7	53.7	28.3	44.4	57.2	63.6	61.6
%crecimiento (decremento)	*(12.9%)*	*0.2%*	*3.9%*	*10.3%*	*8.5%*	*7.7%*	*13.0%*	*12.5%*	8.2%	9.5%	8.1%	(47.4%)	57.2%	28.8%	11.2%	(3.3)%
Internacionales	24.2	25.8	26.8	28.5	30.9	33.6	37.5	40.8	45.1	47.6	48.8	20.1	35.8	50.1	54.7	57.9
%crecimiento (decremento)	*(13.2%)*	*6.3%*	*4.1%*	*6.5%*	*8.1%*	*8.8%*	*11.7%*	*8.9%*	10.4%	5.6%	2.5%	(58.8%)	78.2%	40.0%	9.2%	5.7%
Total	**48.8**	**50.4**	**52.4**	**56.8**	**61.5**	**66.6**	**74.8**	**82.8**	**90.4**	**97.3**	**102.5**	**48.4**	**80.2**	**107.3**	**118.3**	**119.4**
%crecimiento (decremento)	*(13.1%)*	*3.2%*	*4.0%*	*8.3%*	*8.3%*	*8.3%*	*12.3%*	*10.7%*	9.3%	7.6%	5.4%	(52.8%)	65.9%	33.8%	10.3%	0.9%

Fuente: AFAC – “Estadísticas de tráfico por aerolínea”

Nuestra estrategia de crecimiento internacional se ha centrado en los mercados de los EUA que cuentan con grandes comunidades de mexicanos y latinoamericanos con el fin de estimular la demanda y el tráfico de los viajeros VFR y de las personas que realizan viajes de placer en esos mercados. Durante 2024, aproximadamente el 69% de los pasajeros internacionales en México volaron a los EUA, siendo éste el principal destino internacional para los pasajeros aéreos en México. Todas las aerolíneas tradicionales de los Estados vuelan desde y hacia México, pero a un mayor costo que las aerolíneas de bajo costo. Hemos aprendido que muchos mexicanos en los EUA compran boletos de avión para familiares que viven en México para que vuelen a los EUA. Por esta razón nos enfocamos en nuestras rutas internacionales a las ciudades de los EUA que tienen importantes comunidades mexicanas o mexicana americanas. Estas ciudades generalmente se encuentran en y cerca de condados con poblaciones hispanas de más de un millón de personas según el Centro Hispano de Investigación del PEW Research. Adicionalmente, según lo indicado por la misma fuente, al 2021, las cinco principales áreas metropolitanas por población hispana en EUA incluyen:

- Los Ángeles, California: 5.9 millones;
- Nueva York, Nueva York: 5.1 millones;
- Miami, Florida: 2.8 millones;
- Houston, Texas: 2.8 millones;
- Riverside, California: 2.5 millones.

En años recientes también hemos crecido nuestras operaciones a Centroamérica y Sudamérica.

En 2024, las aerolíneas mexicanas de ultra bajo costo (Volaris y Viva) conjuntamente mantenían el 71.3% del mercado nacional con base en los segmentos de vuelos de pasajeros, conforme a la información de la AFAC. La siguiente tabla señala las participaciones de mercado históricas en las rutas nacionales con base en los segmentos de vuelo de pasajeros de cada participante de mercado y por cada uno de los periodos indicados:

Participación en el mercado nacional[1]	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Volaris	12.74%	14.71%	17.96%	20.39%	23.04%	23.23%	24.67%	27.42%	27.42%	28.31%	31.23%	38.34%	41.22%	41.00%	38.27%	33.28%
Grupo Aeroméxico	32.13%	35.69%	40.07%	37.78%	35.77%	36.04%	33.74%	31.13%	28.96%	27.59%	24.21%	25.31%	27.48%	26.50%	27.53%	27.54%
Grupo Mexicana[2]	11.70%	6.01%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.48%
Interjet[3]	12.65%	16.26%	24.78%	23.83%	24.37%	23.69%	24.53%	21.63%	21.18%	20.48%	19.69%	8.75%	—	—	—	—
Viva	5.79%	8.80%	11.49%	12.49%	12.19%	11.81%	11.70%	14.25%	16.87%	18.35%	20.12%	24.41%	28.31%	30.40%	33.23%	38.03%

Fuente: AFAC – “Estadísticas de tráfico por aerolínea”
(1) La participación de mercado se obtiene dividiendo el número de pasajeros de cada aerolínea entre el total de pasajeros de todas las aerolíneas durante el período indicado.
(2) Interrumpió operaciones en agosto de 2010 y las reanudó en 2023.
(3) Suspendió operaciones en diciembre de 2020 y se declaró en bancarrota en abril de 2023.

La industria aérea en México ha experimentado una contracción con la salida de más de nueve aerolíneas desde 2007, incluyendo la quiebra de Grupo Mexicana en abril de 2014, la quiebra de Interjet en abril de 2023 y el cese definitivo de operaciones de Transportes Aeromar, S.A. de C.V., el 15 de febrero de 2023. Esto nos permitió expandir nuestra oferta de servicios internacionales en un período muy corto.

La siguiente tabla señala la participación histórica de mercado en rutas internacionales entre México, los Estados Unidos y otros países con base en los segmentos de vuelo de pasajeros de los participantes clave de la industria mexicana por cada uno de los periodos indicados:

Participación en el mercado internacional [1]	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Volaris	2.92%	9.38%	21.11%	21.45%	20.42%	21.24%	22.75%	24.70%	22.80%	19.63%	21.83%	35.96%	39.20%	35.83%	38.08%	36.72%
Grupo Aeroméxico	31.06%	39.83%	75.73%	67.24%	64.63%	66.05%	61.67%	56.82%	55.65%	53.20%	45.58%	37.28%	41.59%	47.63%	45.47%	46.91%
Grupo Mexicana[2]	65.36%	49.94%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Interjet[3]	—	—	1.51%	8.80%	13.42%	11.09%	13.69%	17.60%	20.72%	24.57%	28.65%	17.93%	—	—	—	—
Viva	0.43%	0.84%	1.54%	2.13%	0.81%	0.91%	1.52%	0.55%	0.64%	2.46%	3.60%	8.08%	18.11%	15.37%	15.55%	15.91%

Fuente: AFAC – “Estadísticas de tráfico por aerolínea”
(1) La participación de mercado se calcula dividiendo el número de pasajeros de cada aerolínea mexicana entre el total de pasajeros de todas las aerolíneas mexicanas durante el período indicado.
(2) Interrumpió operaciones en agosto de 2010 y las reanudó en 2023.
(3) Suspendió operaciones en diciembre de 2020 y se declaró en bancarrota en abril de 2023.

Hemos sido capaces de incrementar nuestra participación de mercado internacional sustancialmente en los últimos cinco años, incluso con una fuerte competencia de las principales aerolíneas estadounidenses. Al 31 de diciembre de 2024, éramos la tercera aerolínea internacional más grande en términos de segmentos de vuelo de pasajeros de todas las aerolíneas que operan vuelos internacionales desde o hacia México. Hemos sido capaces de

incrementar nuestra participación de mercado debido a nuestra estrategia de estimular el mercado en EUA con grandes poblaciones mexicanas y comunidades mexicoamericanas.

En términos de pasajeros nacionales e internacionales, nuestro volumen total de pasajeros incrementó en una TACC de 21.4% de 2006 a 2024 con aproximadamente 0.9 millones de pasajeros con boletos reservados en 2006 y 29.5 millones de pasajeros con boletos reservados en 2024.

Nuestro modelo de negocios

Nuestro modelo de negocios es similar al modelo de otras compañías ULCC que operan en otras partes del mundo, tales como Allegiant y Frontier en los EUA, Ryanair y Wizz en Europa y AirAsia en Asia. Utilizamos nuestro modelo de negocios ULCC y operamos eficientemente para ofrecer tarifas base a muy bajo costo y para estimular la demanda, siendo nuestro objetivo proporcionar un servicio de alta calidad a los clientes. Nuestra estrategia de desegregación de precios nos permite ofrecer tarifas base bajas y permite a nuestros clientes elegir y pagar una gama de productos y servicios opcionales por un costo adicional. Nos hemos enfocado en los clientes VFR, así como en los viajeros de negocios que se preocupan por el costo del viaje y personas que realizan viajes de placer en México y a determinados destinos en los EUA, Centro y Sudamérica.

Desde mayo de 2012, hemos desagregado ciertos componentes de nuestro servicio de transporte aéreo como parte de una estrategia para permitir a nuestros viajeros elegir y pagar únicamente por aquellos productos y servicios que quieren usar. Esta estrategia de desagregación nos ha permitido aumentar significativamente nuestros ingresos por servicios adicionales, así como nuestros ingresos totales. Tenemos planeado continuar utilizando tarifas de bajo costo para estimular la demanda de pasajeros adicionales, trasladar a los pasajeros que utilicen el autobús al transporte aéreo e incrementar nuestro factor de ocupación. Un mayor factor de ocupación nos ayudaría a generar mayores ingresos por servicios adicionales y mayores ingresos totales, lo que, en consecuencia, nos permitiría disminuir aún más nuestras tarifas base y estimular nueva demanda.

Tenemos un implacable enfoque en los bajos costos como parte de nuestra cultura organizacional. Somos una de las compañías aérea de más bajo costo en Latinoamérica, basado en CASM, en comparación con las otras aerolíneas latinoamericanas públicas. También somos una de las compañías aéreas con los costos más bajos en nuestros mercados en México y en EUA, en comparación con nuestros competidores de mercado, de acuerdo con la información pública disponible de dichos competidores. Somos capaces de mantener nuestros costos bajos, debido a nuestra flota eficiente y uniforme de aeronaves, la alta utilización de activos, nuestro énfasis en ventas directas y distribución, y nuestros sistemas de compensación variable basados en el desempeño de nuestros empleados.

Desde nuestro inicio, hemos buscado alcanzar los siguientes objetivos:

- crear un modelo de negocio rentable y sostenible;
- competir exitosamente creando ventajas estructurales sobre otros transportistas que operan en México a través de nuestro modelo de negocio de ULCC (compañía aérea de ultra bajo costo);
- ofrecer viajes aéreos asequibles con una experiencia adecuada y eficiente para nuestros clientes; y
- crear una cultura de trabajo dinámica, consciente de los costos y emprendedora para nuestros empleados.

Nuestras Fortalezas

Consideramos que nuestras fortalezas son:

La estructura de costo baja. Consideramos que en 2024 tuvimos la estructura de costo más baja entre las Aerolíneas latinoamericanas públicas con un CASM de EUA $8.03 centavos, comparado al de Azul de EUA $10.33 centavos, al de Copa de EUA $8.95 centavos, y al de LATAM de EUA $11.59 centavos. Así mismo, tenemos menores costos que los Competidores de mercado objetivo que se encuentran listados en los EUA, comparado con el CASM de Alaska de EUA $14.66 centavos, al de American de EUA $17.61 centavos, al de Delta de EUA $19.30 centavos, JetBlue EUA $15.08 centavos, Southwest de EUA $15.32 centavos, Frontier de EUA $9.32 centavos, Spirit de EUA $11.35 centavos, Allegiant EUA $12.11 centavos y al de United de EUA $16.70 centavos en 2024, de conformidad con

la información financiera disponible públicamente. Entre otras razones, nuestros bajos costos de operación se deben principalmente a los siguientes factores:

- *Flota uniforme y eficiente*. Operamos una flota uniforme y eficiente de aeronaves de la familia A320 de Airbus, con un promedio de edad por aeronave de 6.4 años al 31 de diciembre de 2024.

- *Alta utilización de activos*. Nuestra flota tiene una configuración uniforme y de alta densidad de asientos y tenemos uno de los promedios más altos de utilización de aeronaves con 13.03 horas bloque por día en 2024.

- *Distribución en canales directos de ventas*. Alentamos a nuestros clientes a comprar los boletos a través de nuestro sitio web, nuestra aplicación móvil, nuestro *call center* y mostradores en aeropuerto; dado que dichos sitios representan un menor costo para nosotros. Vendemos el 83% de nuestros boletos por medio de estos canales. No usamos sistemas globales de distribución, o GDS (por sus siglas en inglés).

- *Estructura variable de compensación basada en el desempeño.* Compensamos a nuestros empleados en base a su desempeño, y los premiamos por la contribución que realizan al éxito de la Compañía y no por su antigüedad.

Generación de ingresos adicionales*.* Hemos podido crecer nuestros ingresos no derivados de la venta boletos permitiendo a los clientes escoger los productos y servicios adicionales que adquieren y usan. Debido a nuestra estrategia de desagregación de servicios hemos incrementado nuestros ingresos no derivados de la venta de boletos por cliente en cada segmento de vuelo, de aproximadamente EUA $9.61 en 2010 a EUA $54.13 en 2024, mediante, entre otros:

- equipaje documentado;

- el cobro por exceso de equipaje;

- el uso del espacio excedente para transportar carga;

- transmitir todos los gastos relacionados con la distribución;

- cobrar por la selección anticipada de asientos, espacio adicional entre asientos y el transportar equipo deportivo;

- hacer cumplir de forma consistente nuestras políticas de venta de boletos, incluyendo el cobro de los cargos por cambios;

- la generación de cargos por suscripción a nuestros servicios de suscripción para tarifas ultra bajas, V-Club y Pase Anual;

- la obtención de ingresos relacionados con nuestra marca, tales como nuestro programa de tarjeta de crédito Volaris;

- la venta de anexos al itinerario, tales como reservaciones de hotel o renta de automóvil y estacionamiento en el aeropuerto, así como la puesta a disposición de seguros por interrupción de viajes comercializados por terceros, por medio de nuestro sitio web; y

- la venta de espacios publicitarios a bordo.

Enfoque principal en viajeros VFR, viajeros de negocios conscientes del costo del viaje y viajeros de placer. Nuestro objetivo principal son los viajeros VFR, viajeros de negocios conscientes del costo del viaje y viajeros de placer en México y en los EUA. Consideramos que estos viajeros tienen el mayor potencial de crecimiento en nuestros mercados objetivo. Por medio de la oferta de tarifas promocionales bajas, estimulamos la demanda de viajes

VFR y de placer y atraemos nuevos clientes, incluyendo aquellos que solamente han viajado por autobús. Hacemos uso de nuestro sistema de administración de ingresos para fijar los precios tomando como base el momento de la reservación y el factor de ocupación.

Durante 2024, regularmente administrábamos los ingresos y el factor de ocupación, a través de tarifas promocionales dirigidas tan bajas que pueden llegar a los EUA $1.80 o EUA $0.98 para miembros V-Club, excluyendo tarifas de aeropuertos. Hemos encontrado que muchos mexicanos y mexicoamericanos que viven en los EUA compran boletos para ellos y sus familias en México. Adicionalmente, tenemos más de 255,000 puntos de pago en todo México, EUA, Guatemala, El Salvador, Costa Rica, Perú y Colombia que permiten a los viajeros, particularmente en México, que no tienen tarjetas de crédito, o bien, que no se sienten cómodos proporcionando información de una tarjeta de crédito a través de nuestro sitio web o de nuestro centro de atención telefónica, reservar sus asientos a través del sitio web o del centro de atención telefónica y pagar en efectivo en un periodo de 24 horas. Además, ofrecemos vuelos nocturnos, lo cual atrae a nuestros clientes nacionales e internacionales que quieren ahorrar en gastos de hospedaje.

Enfoque disciplinado en la selección de mercados y de rutas. Seleccionamos los mercados objetivos y las rutas donde podemos lograr rentabilidad en un plazo razonable, y solo continuamos operando en las rutas donde se puede conseguir y mantener un nivel determinado de rentabilidad. Al desarrollar nuestra red de rutas, nos enfocamos en ganar una participación de mercado en las rutas que han sido desatendidas o en aquellas en las que el servicio es proporcionado por aerolíneas de costo más alto donde tenemos una ventaja competitiva. Por lo anterior, estamos estimulando la demanda mediante tarifas base bajas e intentando tomar participación de mercado de los operadores tradicionales. Hemos desarrollado una red de rutas rentable, en una base anual conforme a los resultados de nuestro ejercicio social concluido recientemente, y somos los líderes en varios de los mercados que atendemos. Al 31 de diciembre de 2024 contábamos con más del 50% del mercado de pasajeros en 151 de nuestras 250 rutas. Al 31 de diciembre de 2024 no teníamos competencia de otras aerolíneas en más del 44% de nuestras rutas. En 2024 el 36% de nuestros ingresos de pasajeros se derivó de nuestras rutas internacionales hacia y desde EUA y el 37% de nuestros ASMs fueron en dichas rutas.

Eficiencia y desempeño líder en el mercado. Creemos que somos una de las aerolíneas más eficientes en Latinoamérica. En 2024, logramos un factor de ocupación promedio de 86.8% y un índice de utilización promedio de las aeronaves de 13.03 horas bloque por día con un tiempo en tierra entre vuelos de aproximadamente 70 minutos. Nuestro índice de utilización promedio de aeronaves de 11.16 horas de vuelo por día se encuentra entre los más altos de todo el mundo, 40% más alto en comparación con un promedio en la industria de 7.98 horas de vuelo por día para todas las aeronaves Airbus A319, 24% más alto que el promedio de 9.01 horas de vuelo por día para todas las aeronaves Airbus A320 y 11% más alto en comparación con un promedio en la industria de 10.02 horas de vuelo por día para todas las aeronaves Airbus A321, de acuerdo con información por el año terminado el 31 de diciembre de 2024 de Airbus. Las configuraciones de asientos de alta densidad y de clase única en nuestras aeronaves nos permiten incrementar los ASMs y reducir nuestros costos fijos por asiento en mayor proporción a las configuraciones de asientos de baja densidad operadas por algunos de nuestros competidores. Adicionalmente, hemos realizado esfuerzos para lograr un liderazgo en la industria en términos de desempeño operativo con un índice del 83.6% de puntualidad en nuestros vuelos, un cumplimiento de itinerario de 99.2% y un índice de equipaje perdido de 0.7 maletas por cada 1,000 pasajeros en 2024.

Reconocimiento de marca y base de fans. Consideramos que hemos desarrollado una marca reconocida en México debido a nuestro enfoque en proporcionar un valor agregado y una experiencia agradable de viaje a nuestros clientes. Al 31 de diciembre de 2024, teníamos aproximadamente un total de 5.4 millones de fans en Facebook, un total de 1.9 millones de seguidores en X (anteriormente Twitter), un total de 619 mil seguidores en Instagram, un total de 55 mil suscriptores en Youtube y un total de 233 mil seguidores en TikTok, los cuales usamos principalmente para fines de mercadotecnia, servicio a clientes y promoción. Nuestro alcance en las redes sociales ha sido una herramienta mercadológica de muy bajo costo, pero muy efectiva y nos ha permitido desarrollar promociones enfocadas efectivas en tiempos muy cortos. También hemos desarrollado diversos programas que hacen al viaje en avión más atractivo para pasajeros que viajan por primera vez y para viajeros que buscan servicios adicionales. El 16 de abril del 2021, el Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial (IMPI) declaró la marca de “Volaris” como una marca famosa.

Sólido Balance General. Tenemos un nivel sano de deuda financiera, ya que hemos financiado principalmente nuestras operaciones a través de capital y flujos de efectivo operativos, y solo hemos utilizado arrendamientos

operativos para nuestros aviones. Creemos que nuestra sólida posición financiera nos permite financiar prudentemente nuevas oportunidades de crecimiento en nuestros mercados y defender nuestra red existente de nuestros competidores. Al 31 de diciembre de 2024, tuvimos un saldo de EUA $908.0 millones en efectivo y equivalentes de efectivo, lo que representa el 29% de nuestros ingresos operativos de los últimos 12 meses. Además, al 31 de diciembre de 2024, nuestras líneas de crédito disponibles totalizaron EUA $1,873.4 millones, de los cuales EUA $1,315.4 millones estaban relacionados con deuda financiera (EUA $308.6 millones no han sido dispuestos) y EUA $558.0 millones estaban relacionados con cartas de crédito (EUA $229.3 millones no han sido dispuestos). Al 31 de diciembre de 2024, la Compañía tenía disponibles líneas de crédito por EUA $537.9 millones.

Cultura de empresa, equipo de administración experimentado y accionistas. Hemos desarrollado una cultura de empresa entre nuestros empleados, la cual se enfoca en seguridad, meritocracia, eficiencia y rentabilidad, con un componente importante en la compensación basada en el desempeño. Nuestro equipo de administración está integrado por ejecutivos experimentados en sus campos respectivos, incluyendo la aviación, ventas y mercadotecnia, finanzas o en la industria tecnológica en Latinoamérica. Adicionalmente, nuestros accionistas principales tienen experiencia previa en el fondeo, establecimiento y liderazgo de compañías aéreas alrededor del mundo. Su experiencia nos ha ayudado a desarrollar nuestro modelo de negocios ULCC y nos hemos beneficiado de su poder de compra y de sus relaciones con proveedores clave.

Nuestra estrategia de crecimiento

Nuestra meta es continuar creciendo y mantener nuestra posición líder en el mercado de la aviación en México operando nuestro modelo de negocios ULCC y enfocándonos en viajeros VFR, en los viajeros de negocios conscientes del costo de viaje y en las personas que realizan viajes de placer. Los elementos claves de nuestra estrategia de crecimiento incluyen:

Permanecer como la compañía de ultra bajo costo de elección en nuestros mercados. Nos esforzamos por seguir siendo la aerolínea de ultra bajo costo de preferencia para nuestros clientes existentes y nuevos, a medida que continuamos enfocándonos en brindar una experiencia de viaje asequible, adecuada y eficiente en nuestras operaciones en expansión en México, Estados Unidos, Centro y Sudamérica. Nuestro modelo de negocio de ULCC nos permite operar a niveles de tarifas bajas, y tenemos la intención de seguir manteniendo tarifas bajas para estimular la demanda. Creemos que podemos seguir mejorando la eficiencia operativa y manteniendo costos bajos mediante:

- incorporación de aeronaves Airbus A320neo y A321neo adicionales con mayor densidad de asientos y mayor eficiencia el consumo de combustible;
- distribuir nuestra infraestructura de costos fijos a una escala de operaciones más grande;
- contratar funciones de servicios operativos;
- mantener bajos los gastos generales de ventas y marketing; y
- apalancar los beneficios por la adquisición de bienes y servicios de forma conjunta.

Incrementar nuestros ingresos no derivados de boletos mientras que mantenemos tarifas base bajas para estimular la demanda. Tenemos la intención de incrementar nuestros ingresos no derivados de la venta de boletos desagregando nuestra estructura de tarifas y ofreciendo a nuestros pasajeros nuevos e innovadores productos y servicios. A través de diversos puntos de interacción con nuestros clientes durante cada etapa de sus viajes, desde la compra de boletos, durante el vuelo y después del vuelo, tenemos la oportunidad de ofrecer productos de terceros, tales como cuartos de hotel, automóviles en renta y seguros para cubrir la interrupción de viajes, de cuya venta recibimos comisiones. Además, tenemos planeado comenzar a vender productos a bordo e introducir y expandir otros servicios y productos que no están relacionados con el transporte aéreo. Contamos con un servicio de suscripción de tarifas de ultra bajo costo denominado V-Club, el cual tenía aproximadamente 1.3 millones de miembros al 31 de diciembre de 2024, el número de miembros V-Club incrementó en 60% en 2024 comparado con 2023. Nuestra tarifa base (“zero”) incluye la membresía V-Club para incentivar a más clientes a unirse a nuestro club de descuentos y generar ventas recurrentes que reducirán nuestro costo de adquisición de clientes. Asimismo, continuamos con la expansión de los servicios de carga que proporcionamos en nuestras aeronaves. Conforme ampliemos los servicios y productos adicionales e incrementemos nuestros ingresos no derivados de la venta de boletos, consideramos que podremos bajar aún más nuestras tarifas base y continuar estimulando la demanda.

Crecer estimulando la demanda en nuestros mercados actuales. Planeamos continuar creciendo en nuestros mercados actuales a través de la adición de nuevas rutas que conecten ciudades en las que operamos actualmente y adicionando capacidad en las rutas existentes donde creemos que podemos continuar estimulando la demanda. Además, tenemos la intención de seguir promocionando agresivamente nuestros servicios con los pasajeros de autobús que viajan largas distancias y que creemos puedan cambiar su viaje de autobús por un viaje en aeronave. Para incentivar esta transición, hemos establecido ciertas tarifas promocionales a precios inferiores a las tarifas de autobuses para rutas similares, y creemos que esto va a alentar la demanda de nuestros vuelos por parte de las personas que utilizan el autobús, impulsando el crecimiento en el volumen de pasajeros

Continuar con el crecimiento disciplinado de nuestra flota. A la fecha de este reporte, tenemos compromisos firmes para la entrega de 128 aeronaves de la familia Airbus A320, las que serán entregadas en los siguientes siete años, 128 del Contrato de Compraventa de la Compañía con Airbus, incluyendo 22 aeronaves de la próxima generación de Airbus A320neo y 106 de la próxima generación de Airbus A321neo, cuya entrega comenzó en 2016 y en 2018, respectivamente. Durante 2024 incorporamos cuatro A320ceo usados, dos A320neo y ocho A321neo en nuestra flota.

En diciembre 2017 celebramos un convenio con Airbus para la compra de 80 aeronaves, (46 A320neo y 34 A321neo), mismos que Airbus se comprometió a entregar entre 2022 al 2026.

Acordamos realizar pagos previos a la entrega, que se calcularán en función del precio de referencia de cada aeronave, siguiendo una fórmula establecida para tal fin en el contrato.

En julio de 2020 celebramos un convenio modificatorio con Airbus para reprogramar la entrega de 80 aeronaves entre 2023 y 2028. En octubre de 2020 celebramos un convenio modificatorio con Airbus para reprogramar la entrega de las 18 aeronaves entre 2020 y 2022.

En noviembre de 2021, celebramos un convenio modificatorio al contrato de compraventa con Airbus para la comprar de 39 aeronaves adicionales de la familia A320neo que Airbus se comprometió a entregar entre 2023 y 2029, al amparo de este convenio modificatorio tenemos la opción de comprar 25 aeronaves A320 de la familia NEO adicionales y ejercimos nuestro derecho de convertir 20 aeronaves A320neo a A321neo. En octubre de 2022 celebramos un convenio modificatorio al contrato de compraventa con Airbus mediante el cual ejercimos nuestro derecho de comprar de 25 aeronaves adicionales A321neo que Airbus se comprometió a entregar en 2030.

El 26 de noviembre de 2024, celebramos un convenio modificatorio al contrato de compraventa con Airbus en el cual se reprogramaron las fechas de entrega de las 131 aeronaves pendientes de recibir entre 2025 y 2031.

Nuestra flota ha alcanzado las 145 aeronaves a la fecha de este reporte anual. Planeamos mantener una flota joven y uniforme, ya que creemos que es la opción más eficiente para nuestros mercados y operaciones.

Crecimiento de nuestro volumen de pasajeros mediante el establecimiento de nuevas rutas rentables. Creemos que nuestro enfoque en tarifas bajas y servicio al cliente estimulará el crecimiento en mercados nuevos, que actualmente tienen tarifas altas, están desatendidos y son ineficientes. Continuaremos con nuestro enfoque disciplinado para entrar a nuevos mercados nacionales e internacionales a través de nuestro riguroso proceso de selección mediante el cual identificamos y reconocemos posibles mercados que consideramos pueden tener el potencial de ser rentables dentro de nuestro modelo de negocios.

Por ejemplo, en 2024, agregamos 18 nuevas rutas, incluyendo 9 rutas nacionales y 9 rutas internacionales. Como parte de nuestro constante monitoreo de rutas y mercados rentables, contamos con una probada trayectoria histórica de cerrar las rutas que no cumplen con nuestras expectativas de rentabilidad. Para nuestras oportunidades de crecimiento a futuro, hemos identificado aproximadamente 132 rutas dentro de México que proporcionarían servicio a más de 250,000 habitantes, así como otros destinos de descanso que tienen entre ellos 180 millas de distancia, y aproximadamente 166 rutas internacionales que tienen distancias de cuando menos 410 millas.

Nuestras operaciones

Ingresos por pasajeros

En 2024, los ingresos por pasajeros representaron EUA $3,009.7 millones, representando el 95.8% de nuestro total de ingresos operativos en ese año. El tráfico aéreo de VFR constituye el componente más importante de nuestra clientela, y creemos que nuestros clientes VFR son los más preocupados por los precios y son los más flexibles en cuestión de tiempo/horario. El tráfico aéreo de VFR y de viajes por placer, el segundo componente más grande de nuestros clientes es más fuerte durante el verano, la temporada de Navidad y Año Nuevo, seguido de Semana Santa, y responde bien a la estimulación de la demanda basada en tarifas bajas. Los viajeros de negocios preocupados por los costos de viaje constituyen el tercer segmento más importante de nuestra clientela. Aun cuando los viajes de negocios pueden llegar a ser cíclicos en función de la economía, este segmento tiende a viajar constantemente durante todo el año sin importar la temporada.

Nuestros ingresos por pasajero más importantes incluyen ingresos generados por: (i) ingreso por tarifa y (ii) otros ingresos por pasajeros. Otros servicios a pasajeros incluyen, pero no están limitados a cargos por exceso de equipaje, reservaciones hechas a través del centro de atención telefónica o agencias de terceros, selección de asientos, cambio de itinerarios y vuelos de fletamento. Son reconocidos como ingreso cuando la obligación de prestar la transportación al pasajero se ha proporcionado por la Compañía o cuando el boleto no reembolsable caduca en la fecha del vuelo itinerado.

Las tarifas típicas para la selección anticipada de asientos, espacio adicional para las piernas, transporte de equipo deportivo, mascotas y cambios de boletos son de hasta EUA $35, EUA $63, EUA $210, EUA $192 y EUA $110, respectivamente. También ofrecemos seguros de viaje a través de terceros disponibles en nuestro sitio web.

La Compañía también clasifica como otros ingresos por servicios adicionales los ingresos de la membresía V-Club y otros servicios similares, los cuales se reconocen como ingresos a lo largo del tiempo cuando se presta el servicio.

La membresía V-Club genera ingresos al incentivar a los clientes a realizar compras frecuentes de boletos de avión con Volaris, fortaleciendo nuestra base de clientes frecuentes y reduciendo el costo de adquisición. Las suscripciones de V-Club representaron el 1.5% de otros ingresos por pasajeros en 2024.

El 23 de enero de 2023, nuestra subsidiaria Concesionaria, celebró un contrato con Lealtad Mercadotecnia y Conocimientos Agregados, S.A.P.I. de C.V. (el "Proveedor"), subsidiaria de Fomento Económico Mexicano, S.A.B. de C.V. (FEMSA).

Mediante este contrato, Concesionaria se integró como empresa participante de una coalición que forma el programa de lealtad denominado "Spin Premia®", establecido y administrado por el proveedor. Este programa ofrece beneficios exclusivos a los usuarios, permitiéndoles acumular y redimir puntos de recompensa con OXXO y Volaris. El acuerdo expirará en junio de 2025.

Ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros

Nuestros ingresos no relacionados con el ingreso pasajero incluyen las relacionadas con: (i) ingresos no pasajeros que se describen a continuación, (ii) los servicios de carga. En 2024 obtuvimos otros ingresos por servicios de EUA $132.2 millones o 4.2% del total de nuestros ingresos operativos.

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

Los ingresos por servicios de carga se reconocen cuando se presta el servicio de transportación de carga (al momento en que se entrega la carga en el destino).

Hacemos uso eficiente de la capacidad extra en nuestras aeronaves mediante el transporte de carga en los vuelos de pasajeros. Ofrecemos servicios de transporte de carga en todas las rutas nacionales. Subcontratamos a terceros para que nos presten el servicio de manejo de la carga en tierra, incluyendo el almacenaje, y hemos transferido el costo respectivo a nuestros clientes. Ofrecemos tarifas competitivas, y nuestro servicio incluye la recepción, registro, transporte y entrega hasta el destino final.

También ofrecemos el servicio de transporte aéreo no regular o servicio de fletamento, que no representa una porción significativa del total de nuestros ingresos operativos.

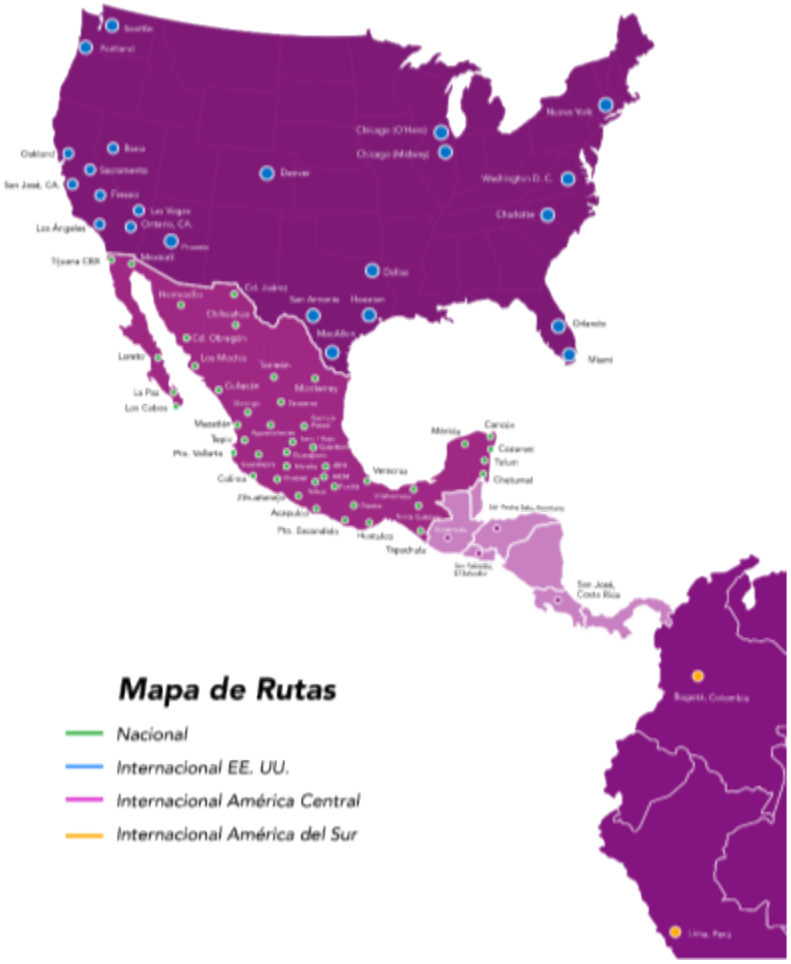
También generamos ingresos a través de la tarjeta de crédito de afinidad de Volaris, (Volaris INVEX), a partir de múltiples fuentes de ingresos, incluyendo: facturación, redención, vuelos gratuitos para nuevos clientes, entre otros. Los ingresos provenientes de Volaris INVEX representaron el 4% de nuestros otros ingresos por servicios al 31 de diciembre de 2024.

Al 31 de diciembre de 2024, contábamos con aproximadamente 1.3 millones de miembros del V-Club y 941,000 titulares de la tarjeta Volaris INVEX. Para obtener más información sobre V-Club y la tarjeta Volaris INVEX, consulte “Ventas, Distribución, Marketing y Publicidad - Marketing y Publicidad”.

Red de rutas aéreas

Actualmente operamos en 73 ciudades de México, los EUA, Centro y Sudamérica. Operamos hasta un promedio de 550 frecuencias diarias en rutas que conectan 44 ciudades en México y 29 ciudades en los EUA, Centro y Sudamérica.

A continuación, se muestra un mapa con los destinos que atendemos en la actualidad.



Nuestra red de rutas aéreas ha sido diseñada para proporcionar servicio dentro de México, y entre México en ciudades de los EUA, Centro y Sudamérica, particularmente aquellas con grandes comunidades hispanas y mexicanoamericanas, las cuales están principalmente ubicadas en California y Texas. Como parte de nuestra estrategia punto a punto, generalmente ofrecemos vuelos directos entre ciudades con alto volumen de tráfico aéreo. Creemos que este modelo de programación nos permite atender con mayor frecuencia un mayor número de ciudades y generar un factor de ocupación mayor, lo que nos permite aumentar el uso de las aeronaves y nos proporciona una mayor flexibilidad en las opciones de nuestra programación de vuelos.

Programamos vuelos para arribar a cada destino y partir del mismo en un periodo corto de tiempo con la intención de minimizar el tiempo de espera en los aeropuertos. Muchos de nuestros vuelos por la tarde se planean para ofrecer viajes de medianoche para los vuelos más largos, lo cual es atractivo para los clientes que desean ahorrar en gastos de hospedaje. Nuestros vuelos diurnos nos permiten maximizar el uso de nuestra flota y utilizar los empleados de los aeropuertos de manera eficiente.

Ventas, distribución, mercadotecnia y publicidad

Ventas y distribución. Actualmente vendemos nuestros productos a través de cuatro canales principales de distribución:

- nuestro sitio web y aplicación móvil;
- nuestro centro de atención telefónica;
- mostradores en los aeropuertos; y
- terceros como agencias de viajes.

La siguiente tabla indica el porcentaje aproximado de nuestras ventas de boletos atribuido a nuestras principales fuentes de distribución en 2024:

Fuente de distribución	% de boletos vendidos en 2024	Comisión en dólares [1]
Sitio web y aplicación móvil	78%	$0
Centro de atención telefónica	3%	$21
Agencias de viajes de terceros	17%	$9
Mostradores en Aeropuerto	2%	$0

(1) Tarifas estándar cobradas por cliente.

Nuestro sitio web es nuestra principal plataforma de ventas de boletos. Las ventas a través de nuestro sitio web y aplicación móvil representan nuestro canal de distribución de menor costo, y es el canal a través del cual ofrecemos nuestros precios más bajos. En el caso de nuestros demás canales de distribución, traspasamos los costos adicionales respectivos a nuestros clientes.

Nuestros pasajeros pueden pagar sus boletos ya sea al momento de efectuar la reservación a través de nuestro sitio web o de nuestro centro de atención telefónica, mediante pago con tarjeta de crédito o débito, o bien dentro de las 72 horas siguientes en efectivo en uno de los varios puntos de pago que hemos habilitado en diferentes establecimientos de terceros. En 2024, 93.1% de nuestras ventas se pagaron con tarjeta de crédito o débito y el 6.9% con efectivo y otras formas de pago. Hemos celebrado contratos con Cadena Comercial OXXO, S.A. de C.V., y ciertos bancos en México, EUA, Guatemala, El Salvador, Costa Rica, Perú y Colombia para proporcionar a nuestros clientes la posibilidad de pagar sus boletos en efectivo en más de 255,000 puntos de pago. Estos contratos tienen generalmente una vigencia de uno o dos años, se encuentran sujetos a terminación con previo aviso por escrito y son renovables mediante acuerdo mutuo entre las partes. En 2024, pagamos un total de EUA $75.2 millones en comisiones, una porción del costo fue trasladado a los clientes que utilizan este servicio.

Hemos celebrado un contrato con One Link México, S.A. de C.V., (One Link), con el objeto de prestar los servicios de centro de atención telefónica. De acuerdo con este contrato, Onelink recibe llamadas de nuestros clientes para proporcionarles información acerca de nuestras tarifas, horarios, disponibilidad, entre otros. El contrato con One Link vence en agosto de 2025.

Hemos firmado una serie de contratos con Navitaire LLC y Jeppessen Systems AB, principales proveedores de soluciones en informática en la industria aeronáutica a nivel internacional. A través de dichos contratos, nos proporcionan sistemas de tecnología necesarios para llevar a cabo nuestras operaciones.

Conforme a nuestro contrato con Navitaire LLC, el proveedor nos proporciona servicios de sistema de reservaciones, contabilidad de ingresos y administración de operaciones y recuperación, así como otros servicios relacionados con los mismos. Este contrato termina en febrero de 2028, a menos que sea terminado mediante previo aviso sujeto a ciertas condiciones.

La descripción anterior de los términos del acuerdo con Navitaire LLC pretende ser sólo un resumen y está calificada en su totalidad por referencia a la copia presentada como anexo a este informe anual.

***Mercadotecnia y publicidad*.** Nuestras actividades de mercadotecnia y publicidad incluyen el uso de Internet, televisión, radio y anuncios publicitarios. Nos centramos en la comercialización directa al consumidor de nuestros mercados, ofreciendo tarifas promocionales y manteniendo una fuerte presencia en los medios de comunicación digitales, como las redes sociales de Facebook, X (anteriormente Twitter), Google, Instagram, YouTube y TikTok. Al 31 de diciembre de 2024, teníamos un total de 5.4 millones de fans en Facebook, un total de 1.9 millones de seguidores en X (anteriormente Twitter), un total de 619 mil seguidores en Instagram, un total de 55 mil suscriptores en YouTube y un total de 233 mil seguidores en TikTok, mismos que utilizamos principalmente para fines de mercadotecnia y publicidad.

Contactamos directamente a nuestros clientes a través de eventos promocionales que fomentan el reconocimiento de nuestra marca, tanto en anuncios en espectaculares como en lugares a los que nuestros consumidores suelen asistir, radio, televisión y centros comerciales. Tenemos promociones de Internet dirigidas a clientes actuales, quienes pueden registrarse en nuestro sitio web. Así mismo, enviamos correos electrónicos semanales con promociones y publicidad a cerca de 700 mil direcciones de correo electrónico. Nos esforzamos por tener el mayor impacto de mercadotecnia al más bajo costo.

Nuestra campaña de mercadotecnia, “Ponle tu apodo a un avión”, está diseñada para conectar con audiencias jóvenes a través de la música y de una dinámica divertida. Los participantes tuvieron la oportunidad de ganar un año de vuelos ilimitados y de mostrar su apodo en un fuselaje, creando conciencia de marca entre las generaciones futuras.

También lanzamos “Atrévete a volar”, dirigida a viajeros de ingresos bajos y medios. Nuestros esfuerzos están enfocados en nuevos canales y en educar a las personas sobre la facilidad del transporte aéreo, con el objetivo de acelerar la transición de los viajes de larga distancia en autobús a la transportación aérea.

Por último, en agosto de 2024, junto con Viva lanzamos una campaña conjunta contra el fraude, con el objetivo de educar al público sobre cómo adquirir boletos de avión de manera segura. Esta colaboración busca generar conciencia sobre el creciente número de estafas relacionadas con la venta de boletos, especialmente a través de redes sociales y llamadas telefónicas. Con más de 57 millones de pasajeros transportados por ambas aerolíneas en 2024, esta iniciativa cumple un papel fundamental en la promoción de compras seguras y legítimas para los consumidores.

V-Club es un servicio de suscripción anual que permite a sus miembros el acceso exclusivo a las tarifas más bajas ofrecidas. En adición, la membresía ofrece tarifas exclusivas para miembros y ofertas privadas para hoteles, renta de automóviles y otras necesidades de viaje con YaVas. Los miembros de V-Club pueden acceder a sus beneficios mediante nuestro sitio web o la aplicación móvil. Al 31 de diciembre de 2024, contamos con aproximadamente 1.3 millones miembros V-Club, un incrementó en 60% comparado contra 2023.

Ofrecemos tres tipos de tarjetas de crédito Volaris INVEX: Volaris INVEX 0, Volaris INVEX y Volaris INVEX 2.0. Volaris INVEX 0, que no cuenta con tarifa anual, se lanzó en octubre de 2017 y ofrece los siguientes beneficios:

- 1% de devolución de dinero en todas las compras, para ser usado en Volaris;
- embarque prioritario en nuestros vuelos, equipaje adicional sin costo (siempre y cuando el cliente pague más del 50% de la reserva con su Tarjeta de Crédito o con créditos electrónicos);
- pago aplazado en compras sin intereses;
- un 15% de descuento en la compra de objetos del menú abordo;

Volaris INVEX se lanzó en marzo de 2015, y tiene los mismos beneficios anteriormente mencionados, más un 0.5% adicional en devolución de dinero.

En marzo de 2015 se lanzó la tarjeta de crédito Volaris INVEX 2.0, que, adicional a los beneficios mencionados anteriormente, también ofrece sin costo: membresía individual V-Club, 2% de devolución de dinero en todas las compras, membresía LoungeKey, entre otros beneficios. Al 31 de diciembre de 2024 contamos con 941,000 titulares de la tarjeta Volaris INVEX.

Política de precios y gestión de rendimiento

Nuestro énfasis en mantener bajos costos de operación nos ha permitido establecer tarifas base bajas e ingresos por servicios adicionales, y en consecuencia hemos logrado mantener e incrementar nuestra rentabilidad. Hemos diseñado nuestra estructura de tarifas para equilibrar los factores de ocupación y los rendimientos de una manera que creemos generarán el ingreso más alto por horas bloque en nuestros vuelos. La mayoría de nuestros asientos se venden en los rangos de tarifas bajas y medias. Con la excepción de las ofertas especiales y promociones, no tenemos restricciones de compra anticipada, estancias de un mínimo requerido o cualquier otra limitación a nuestras tarifas, tales como estancias sabatinas obligatorias. Para algunos de nuestros vuelos, establecemos tarifas base considerablemente inferiores con base en las tarifas cobradas por líneas de autobuses para viajar a los mismos destinos con el fin de incrementar nuestra base de clientes mediante la adición de los usuarios que han utilizado otros medios de transporte.

Nuestra tarifa base ("zero") incluye acceso a la membresía V-Club y a un artículo personal para vuelos nacionales e internacionales. Nuestros clientes pueden adquirir productos y servicios adicionales por un cargo adicional al elegir otro tipo de tarifa ("básica", "plus") o al seleccionar productos y servicios por separado en cualquier momento antes del vuelo. A medida que la fecha de salida se acerca, aumentamos los precios de estos productos y servicios, además de usar precios dinámicos. Algunos ejemplos de los productos y servicios adicionales que nuestros clientes pueden adquirir incluyen franquicias de equipaje más altas, asientos preferentes, alimentos, bebidas u otros productos a bordo. Todas nuestras tarifas no son reembolsables y están sujetas a cargos por cambios.

Utilizamos un sistema de gestión de rendimiento para maximizar los ingresos por vuelo, el cual está ligado a la planificación de nuestras rutas y horarios y a nuestras técnicas de venta y distribución. El sistema de gestión de rendimiento es un conjunto integrado de procedimientos de negocio, modelos matemáticos y tendencias históricas que nos ofrece la capacidad de entender los mercados, anticipar el comportamiento del cliente y responder rápidamente a las oportunidades.

El número de plazas que ofrecemos en cada clase de tarifa en cada mercado se encuentra basada en un proceso continuo de análisis y previsión. Ciertos factores como los antecedentes históricos de reservaciones, la estacionalidad, los efectos de la competencia y las tendencias actuales de reservación se utilizan para pronosticar la demanda. Las tarifas actuales y el conocimiento de eventos futuros en los destinos que atendemos que creemos que pudieran afectar el volumen de tráfico, también se incluyen en nuestro modelo de previsión para llegar a las asignaciones de asiento óptimas para nuestras tarifas en rutas específicas. Utilizamos una combinación de aproximaciones, teniendo en cuenta los rendimientos y factores de ocupación de los vuelos, dependiendo de las características de los mercados, para diseñar una estrategia y así alcanzar el mejor TRASM posible mediante un equilibrio entre la tarifa promedio cobrada y los productos complementarios vendidos contra el efecto correspondiente en nuestros factores de ocupación.

Servicio al cliente

Estamos comprometidos en brindar a nuestros clientes valor por su dinero y un desempeño puntual y confiable en los servicios que ofrecemos. Creemos que nuestras tarifas bajas inicialmente atraen a los clientes y que nuestro servicio fortalece la lealtad del cliente y mejora nuestro reconocimiento de marca a través de la recomendación que realizan nuestros clientes a otros clientes potenciales.

Contratamos a empleados que consideramos tratarán a los clientes de una manera cortés y amable, y enfatizamos el servicio al cliente durante su capacitación y como parte de nuestra cultura de empresa. Llamamos a nuestros empleados embajadores. También nos enfocamos en otros detalles que pueden mejorar la experiencia de viaje, incluyendo la reservación en línea y las opciones de asignación de asientos, boletos electrónicos, clase única, interiores modernos en las aeronaves y descuentos en los servicios de transporte terrestre entre determinados aeropuertos, así como zonas de registro de equipaje en determinadas rutas. Ofrecemos apoyo personalizado en cabina a los viajeros que así lo requieren y la opción de asistencia personalizada para los menores no acompañados y adultos mayores. Consideramos que nuestro manejo de la relación con el cliente ha sido un elemento clave en nuestro éxito.

Estamos comprometidos en compensar a nuestros empleados con base en su desempeño, premiándolos por la contribución que hacen a nuestro éxito en lugar de la antigüedad que tengan. Basamos una parte de la compensación

a nuestros empleados en servicio al cliente, la cual se mide a través del grado de calificación obtenido de las entrevistas realizadas a nuestros clientes. En 2024, llevamos a cabo encuestas de promotores de servicio con un promedio de 43,196 respuestas mensuales. A medida que ampliemos nuestras operaciones, dicho número probablemente aumentará.

Entendemos que las operaciones eficientes y puntuales son importantes para nuestros clientes y, pretendemos continuar sobresaliendo en el desempeño de nuestras operaciones. La siguiente tabla muestra ciertos indicadores relacionados con el servicio al cliente en los años 2022, 2023 y 2024:

	2022	2023	2024
Puntualidad (1)	**71.2%**	**76.9%**	**83.6%**
Cumplimiento de itinerario (2)	**99.2%**	**99.1%**	**99.2%**
Incidencias del equipaje (3)	**0.7**	**0.7**	**0.7**

(1) Porcentaje de nuestros vuelos programados operados por nosotros y que arribaron en tiempo (dentro de los 15 minutos al horario de aterrizaje programado).

(2) Porcentaje de los vuelos programados operados por nosotros, hayan estado retrasados o no (por ejemplo, no cancelados).

(3) Nuestra incidencia en retrasos, manejo inadecuado o pérdida de equipaje por cada 1,000 pasajeros.

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 (incluyendo servicios complementarios), los horarios de vuelo, el tipo de aeronave, los servicios proporcionados a los pasajeros, el número de rutas atendidas de una ciudad en particular, el servicio al cliente, la 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. 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, personas que realizan viajes de placer y en los viajeros de negocios preocupados por el costo de viaje. Las bajas tarifas se facilitan debido a nuestro bajo CASM, el cual es el más bajo entre las otras aerolíneas latinoamericanas públicas. En 2024, nuestro CASM fue de EUA $8.03 centavos comparado con un CASM promedio no ajustado por longitud de etapa de EUA $10.29 centavos para las otras aerolíneas latinoamericanas que cotizan en bolsa Azul, Copa y LATAM. También tenemos menores costos que los competidores de mercado objetivo que cotizan en bolsa en los Estados Unidos, incluyendo a Alaska, American, Delta, JetBlue, Southwest, Frontier, Spirit, Allegiant y United, quienes tuvieron un CASM promedio no ajustado por longitud de etapa de EUA $14.61 centavos en 2024.

Nuestros principales competidores en México son Grupo Aeroméxico y Viva. A nivel internacional, competimos con Grupo Aeroméxico, Viva y con muchas compañías aéreas con sede en los EUA, incluyendo Alaska, American, Delta y United. En el mercado de México-Centroamérica nuestros principales competidores son Grupo Aeroméxico y Avianca, mientras que en el mercado de Centroamérica-Estados Unidos nuestros principales competidores son Avianca y Delta. Para el mercado México-Sudamérica nuestros principales competidores son Grupo Aeroméxico, Viva y LATAM.

En 2024, las dos aerolíneas de ultra bajo costo mexicanas, Volaris y Viva, en su conjunto tenían el 71.3% del mercado nacional según los segmentos de vuelos de pasajeros. Volaris mantuvo el 33.3% del mercado doméstico, según lo indicado por la AFAC.

Al 31 de diciembre de 2024, el número de aeronaves comerciales en servicio en México había incrementado a 389, en comparación con 369 al 31 de diciembre de 2023, según AFAC. Este incremento del 5% se compuso principalmente de aviones de fuselaje estrecho, incluidos 44 Airbus A320neo, 101 Airbus A320, 46 Boeing 737, 43 Airbus A321neo y 20 Airbus A321.

Al 31 de diciembre de 2024 los reportes de la AFAC indican que las subsidiarias de Grupo Aeroméxico, Aeroméxico y Aeroméxico Connect, tenían flotas de 114 y 37 aeronaves, respectivamente, en comparación con 105 y 40, respectivamente, al 31 de diciembre de 2023.

En abril de 2023, Interjet fue declarada en quiebra en México.

Viva, nuestro competidor más grande por participación de mercado nacional en 2024, ha aumentado su flota de 80 aeronaves al 31 de diciembre de 2023 a 96 al 31 de diciembre de 2024, según lo indicado por la AFAC.

A diciembre de 2024, nuestra participación en el mercado internacional, considerando todas las aerolíneas que vuelan hacia y desde México, se mantuvo estable en un 11.4%, en comparación con nuestra participación de mercado de diciembre 2023.

Flota

Desde que iniciamos operaciones en marzo de 2006, hemos incrementado nuestra flota de cuatro a 143 aeronaves (141 arrendadas y dos propias) al 31 de diciembre de 2024.

Al 31 de diciembre de 2024, únicamente operábamos aeronaves de la familia Airbus A320 lo que nos proporciona importantes ventajas operativas y de costos en comparación con aerolíneas que operan diversos tipos de flota. La familia Airbus A320 se basa en un tipo de aeronave común con la misma sección transversal en cabina y los mismos sistemas, controles de cabina, procedimientos de operación y mantenimiento y categoría de piloto. Las aeronaves de la familia Airbus A320 son eficientes en el consumo de combustible y permiten que la tripulación de vuelo sea intercambiable en todas nuestras aeronaves mientras que disminuye la capacitación, mantenimiento, inventario de repuestos y otros costos operativos. Debido a la similitud entre las aeronaves de la familia Airbus A320, podemos mantener los beneficios de una flota compuesta por un solo tipo de aeronave sin dejar de tener la flexibilidad para adaptar la capacidad y el alcance de cada aeronave a las demandas de cada una de nuestras rutas.

En diciembre de 2017, celebramos un contrato con Airbus para comprar 80 aeronaves (46 A320neo y 34 A321neo), de las cuales Airbus se comprometió a entregar entre 2022 y 2026. En virtud de dicho contrato, acordamos realizar los pagos previos a la entrega, los cuales se calcularán con base en el precio de referencia de cada aeronave, y siguiendo una fórmula establecida para tal efecto en el contrato.

En noviembre de 2020, modificamos el contrato con Airbus para reprogramar la entrega de 98 aeronaves de la orden realizada en diciembre de 2017 y de la orden previa entre 2020 y 2028.

En noviembre de 2021, celebramos un convenio modificatorio al contrato de compraventa con Airbus para la compra de 39 aeronaves de la familia A320neo, Airbus se comprometió a entregarlos entre 2023 y 2029. La nueva orden incluye 39 aeronaves A321neo. En virtud de dicho convenio, acordamos hacer pagos anticipados previos a la entrega, los cuales se calculan en función del precio de referencia de cada aeronave y siguiendo una fórmula establecida para tal fin en el contrato de compraventa. En términos de este convenio modificatorio, ejercimos nuestro derecho de convertir 20 aeronaves A320neo a A321neo, de las cuales una ya fue entregada.

En octubre de 2022, celebramos un convenio modificatorio al contrato de compraventa con Airbus para la compra de 25 aeronaves de la familia A320neo para ser entregados en 2030. La nueva orden incluye 25 aeronaves A321neo. En virtud de dicho convenio, acordamos hacer pagos anticipados previos a la entrega, los cuales se calculan en función del precio de referencia de cada aeronave y siguiendo una fórmula establecida para tal fin en el contrato de compraventa.

El 26 de noviembre de 2024, celebramos un convenio modificatorio al contrato de compraventa con Airbus en el cual se reprogramaron las fechas de entrega de las 131 aeronaves pendientes de recibir entre 2025 y 2031.

Al 31 de diciembre de 2024, nuestra flota de 143 aeronaves Airbus de fuselaje angosto consistía en tres Airbus A319, 97 A320 (53 de ellos NEO) y 43 A321s (33 de ellos NEO). Contamos con una flota joven con edad promedio de 6.4 años al 31 de diciembre de 2024, en comparación con un promedio de 8.7 años para las demás aerolíneas mexicanas de acuerdo con la AFAC. Una flota joven implica mayor seguridad en cuanto al desempeño de nuestras aeronaves, una mayor eficiencia de combustible y menores costos de mantenimiento.

De acuerdo con nuestro modelo de negocio ULCC, cada una de nuestras aeronaves se encuentra conformada por asientos de una sola clase de alta densidad. Nuestros Airbus A319s tienen capacidad hasta 144 pasajeros, nuestros Airbus A320s tienen capacidad hasta 186 pasajeros y los Airbus A321s tienen una capacidad hasta 239 pasajeros. Cada una de nuestras aeronaves de la familia Airbus A320s está equipada con motores IAE o P&W. Hemos recibido 50 motores de repuesto (18 de ellos arrendados, 26 bajo financiamiento y seis propios) para el caso de reemplazo y para la rotación periódica de los mismos en nuestra flota.

La siguiente tabla muestra el crecimiento histórico de nuestra flota desde 2008 hasta el 31 de diciembre de 2024:

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Adiciones a la flota (devoluciones)																	
A319	5	-	5	-	-	(4)	(2)	-	(3)	(3)	(4)	-	(2)	-	(2)	(1)	-
A320	2	-	-	8	7	7	8	4	8	5	6	3	6	15	9	3	6
A321	-	-	-	-	-	-	-	2	8	-	4	2	-	-	9	10	8
Flota total	21	21	26	34	41	44	50	56	69	71	77	82	86	101	117	129	143

Al 31 de diciembre de 2024 hemos financiado la adquisición de nuestras aeronaves a través de una combinación de financiamiento de pagos anticipados (incluyendo: (i) la línea de crédito revolvente con Banco Santander y Bancomext bajo las cuales actuamos como garantes y (ii) financiamiento otorgado por ciertos arrendadores con respecto de 16 aeronaves que serán entregadas entre 2025 y 2027); y (iii) una línea de financiamiento de pagos previos a la entrega con Carlyle Aviation Managment (a través de Runway Eleven Lender LLC) bajo la cual actuamos como garante, transacciones de compra, venta y arrendamiento en vía de regreso y contratos de arrendamiento directos, los cuales cumplen con las condiciones para que sean considerados arrendamientos operativos. Con respecto a las operaciones de venta y arrendamiento en vía de regreso, hemos celebrado contratos para comprar aeronaves de Airbus las cuales son vendidas a los arrendadores y arrendadas de regreso de manera simultánea mediante contratos de arrendamiento posterior. Hemos obtenido financiamiento para los pagos anticipados con respecto a todas las aeronaves a ser entregadas hasta el 2028. Al 31 de diciembre de 2024, contábamos con 141 aeronaves arrendadas de conformidad con los contratos de arrendamiento de largo plazo por un periodo promedio de 12.43 años. Los contratos de arrendamiento operativo para dichas aeronaves terminan entre el 2024 y 2036. Realizamos pagos de renta mensuales y no estamos obligados a efectuar pagos por terminación al finalizar los arrendamientos a menos que exista un evento de incumplimiento o una pérdida total de la aeronave. Nuestros contratos de arrendamiento de aeronaves establecen pagos de renta fijos. Estamos obligados a realizar ciertos pagos mensuales no reembolsables por mantenimiento y a devolver la aeronave en las condiciones acordadas al término del plazo del arrendamiento. Somos responsables por el mantenimiento, el servicio, los seguros, la reparación y la revisión de las aeronaves durante la vigencia de los contratos de arrendamiento.

El contrato actual de compraventa con Airbus nos obliga a aceptar la entrega de 131 aeronaves de la familia Airbus A320 en los próximos siete años (de enero de 2025 a diciembre de 2031). El contrato señala que la adición de 131 aeronaves a nuestra flota se entregaría como sigue: 14 en 2025, 11 en 2026, siete en 2027,19 en 2028, 22 en 2029, 30 en 2030 y 28 en 2031. A la fecha de este reporte anual, Airbus continúa revisando su calendario de entregas derivado de las interrupciones de la cadena de suministro y los retrasos en la línea de producción. Desde la pandemia COVID-19 y desde que iniciaron los conflictos de guerra en Europa y Medio Oriente, Airbus ha notificado el retraso de la entrega de varias aeronaves. Airbus nos ha notificado de más potenciales retrasos en los próximos años. El precio

base de cada una de las aeronaves solicitadas para ser entregadas de conformidad con nuestros contratos puede ser ajustado por cambios en las condiciones económicas que publique el Departamento de Trabajo de los EUA (*United States Department of Labor*). Estamos obligados a realizar pagos anticipados para la compra de aeronaves en fechas específicas antes de la entrega programada. Aunque el contrato de compraventa con Airbus no incluye la opción de recibir menos aeronaves.

Adicionalmente, durante diciembre de 2017, se modificó el contrato con Airbus para la compra de 80 aeronaves que se entregarán entre 2022 y 2026. El nuevo pedido incluye 46 A320neo y 34 A321neo. En virtud de dicho acuerdo acordamos hacer pagos anticipados previos a la entrega, los cuales se calculan en función del precio de referencia de cada aeronave y siguiendo una fórmula establecida para tal fin en el acuerdo. En noviembre de 2018, modificamos el contrato con Airbus para reprogramar la entrega de 26 aeronaves entre 2019 y 2022. Durante 2020, modificamos el contrato con Airbus para reprogramar la entrega de 98 aeronaves, de esta nueva orden de 80 aeronaves y la orden previa entre 2020 y 2028. En noviembre de 2021, la Compañía celebró un nuevo convenio modificatorio al contrato de compraventa mencionado para comprar 39 aeronaves adicionales que se entregarán entre 2023 y 2029, además, la Compañía ejerció sus derechos al amparo del contrato de compraventa con Airbus para convertir 20 aeronaves A320neo a A321neo, una de las cuales ya fue entregada a esta fecha. Finalmente, en noviembre de 2022, la Compañía celebró un nuevo convenio modificatorio al contrato de compraventa mencionado para comprar 25 aeronaves adicionales que se entregarán en 2030. Finalmente, en noviembre de 2024, celebramos un convenio modificatorio al contrato de compraventa con Airbus en el cual se reprogramaron las fechas de entrega de las 131 aeronaves pendientes de recibir entre 2025 y 2031.

Tenemos programada la devolución de una aeronave A319 en 2026. Adicionalmente, a la fecha de este reporte tenemos 34 devoluciones de aeronaves A320 en los próximos cuatro años. Así como diez aeronaves A321 en los próximos cuatro años. Sin embargo, en caso de ser necesario, creemos que podremos negociar extensiones de acuerdo con nuestros contratos de arrendamiento, como lo hemos hecho en el pasado, lo que aumenta la flexibilidad de nuestra flota. Adicionalmente, hemos sido capaces de rentar aeronaves a nuestros arrendadores y tenemos flexibilidad para hacerlo de nueva cuenta en el futuro. Para ciertos riesgos relacionados con nuestros contratos de arrendamiento, ver “Factores de Riesgo- Riesgos relacionados con nuestros negocio-. Un incumplimiento en las obligaciones estipuladas en nuestros contratos de arrendamiento de aeronaves o de motores, o la actualización de un evento de incumplimiento contemplado en los mismos, podría tener un impacto negativo y en nuestra situación financiera y resultados de operación.”

Mantenimiento

Contamos con programas de mantenimiento desarrollados con base a recomendaciones del fabricante y aprobados por las autoridades aeronáuticas correspondientes, administrados por nuestro departamento de ingeniería y planeación de mantenimiento. Nuestros técnicos de mantenimiento se someten a una amplia capacitación inicial y continua (según corresponda por las normas de aviación) para garantizar la seguridad de nuestras operaciones. El mantenimiento en línea es realizado por nuestros técnicos calificados, bajo nuestros certificados de estación de reparación emitidos por la FAA y AFAC y por proveedores de mantenimiento que cuentan con las certificaciones necesarias.

El mantenimiento y la reparación de aeronaves consisten en el mantenimiento de rutina y fuera de rutina y el trabajo que se realiza se divide principalmente en tres categorías generales: mantenimiento de rutina (incluyendo mantenimiento en línea), mantenimiento mayor y servicio a componentes. El mantenimiento en línea consiste en las revisiones diarias de rutina, así como las revisiones semanales en nuestras aeronaves, incluyendo revisiones antes del vuelo, y durante los servicios realizados en las pernoctas (típicamente nocturnos), así como los diagnósticos y reparaciones de rutina o cualquier otro asunto no programado y necesario. Actualmente, los mantenimientos en línea son realizados por nuestros mecánicos y son complementados por terceros contratados, realizados en los aeropuertos que actualmente atendemos. El mantenimiento rutinario también incluye trabajos programados que normalmente puede tomar de seis a 12 días y que se requieren cada 24 o 36 meses, tales como revisiones de 24 meses y revisiones “C”.

Las inspecciones de mantenimiento mayor de las aeronaves consisten en una serie de tareas más complejas, incluidas las revisiones estructurales de la aeronave (incluyendo el fuselaje, alas y empenaje) cuya realización puede

tomar de una hasta seis semanas y que por lo general se requieren cada seis años. Debido al tamaño de nuestra flota y su crecimiento proyectado de nuestra flota, consideramos que contratar los servicios de un tercero para que preste el servicio de mantenimiento mayor, tal como el servicio a motores y reparaciones de partes importantes, es más eficiente. Hemos celebrado un contrato a largo plazo basado en las horas de vuelo con IAE and P&W para dar servicio a nuestros motores y con LHT basado en trabajos por hora para proporcionar servicios a otros componentes. Para nuestro mantenimiento mayor de la estructura de la aeronave, hemos contratado a Aeroman. Aeroman es un proveedor de mantenimiento a aeronaves aprobado por la FAA y la autoridad aeronáutica Mexicana AFAC.

Seguridad

Estamos comprometidos con la seguridad de nuestros pasajeros y empleados. Algunas de las medidas de seguridad que hemos tomado incluyen: (i) seguridad y vigilancia de las aeronaves, (ii) procedimientos de revisión de equipaje, (iii) una revisión más estricta de pasajeros y del equipaje, y (iv) puertas de cabina seguras. Nos esforzamos para cumplir con las medidas estándar relacionadas con la seguridad y la salud o bien, las excedemos. Para alcanzar dichos objetivos, mantenemos un programa activo de seguridad en aviación y esperamos la participación por parte de todo nuestro personal en el programa, tomando un papel activo en la identificación, reducción y eliminación de riesgos.

Nuestro enfoque en la seguridad recae en capacitar a nuestros empleados para utilizar el equipo y las medidas de seguridad apropiadas, proporcionándoles las herramientas y el equipo necesario para desempeñar sus funciones laborales de una manera segura y eficiente. La seguridad en el lugar de trabajo se enfoca en diversas áreas de nuestra operación incluyendo: en la operación de nuestros vuelos, durante el mantenimiento, a bordo del vuelo, y en la operación en estaciones. Hemos obtenido la certificación IOSA (*IATA's Operational Safety Audit*).

La TSA es la encargada de la seguridad en la aviación tanto en aerolíneas como en aeropuertos en los EUA. Mantenemos líneas de comunicaciones abiertas y activas con la TSA en todas nuestras ubicaciones para asegurar medidas adecuadas de seguridad para nuestro personal, nuestros clientes, equipo e instalaciones, las cuales son llevadas a cabo durante toda nuestra operación. En México, la AFAC, a través de la Dirección General Adjunta de Aviación es la encargada de vigilar la seguridad en el tráfico aéreo y tiene la autoridad para establecer o modificar las condiciones de operación del tráfico aéreo y para controlar y coordinar los aeropuertos. Ver "Regulación."

Combustible

El combustible es un componente significativo para los costos de las aerolíneas y es nuestro mayor gasto operativo. El combustible representó el 46%, 38% y 33% de nuestros gastos totales de operación durante el 2022, 2023 y 2024, respectivamente. El combustible lo adquirimos de ASA, quien también se encarga de suministrarlo directamente a nuestras aeronaves en México. Conforme a lo establecido en nuestro contrato con ASA, el precio del combustible es determinado semanalmente por ASA con base en los precios internacionales publicados por S&P Platt´s, los costos por servicios de expendio son determinados por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y los costos por almacenamiento los determina la Comisión Reguladora de Energía; nuestro contrato con ASA podrá terminarse mediante aviso por anticipado por cualquiera de las partes sin penalización con un aviso previo de 30 días. Compramos nuestro combustible fuera de México bajo los contratos de servicio de suministro de combustible con World Fuel Services, AvFuel, Shell, BP Products North America, Chevron, Associated Energy Group, Puma Energy Group fuel, Titan Aviation, Total Energies, Vitol y Terpel. Históricamente, los costos del combustible sufrieron variaciones sustanciales, el costo del combustible no puede ser previsto con certeza ya que el mismo depende de diversos factores globales y geopolíticos. Los precios del combustible dependen de los precios de crudo, mismos que son cotizados en dólares. Si el valor del dólar aumenta contra el peso mexicano, nuestro costo en combustible, expresado en pesos, incrementaría aún y cuando el precio de crudo expresado en dólares no presente incremento alguno. Nuestra política de cobertura relacionada con el combustible se traduce en celebrar contratos de derivados para cubrir cambios en los precios de combustible en los 18 meses siguientes sujeto a ciertos controles de financiamiento. Ver "Factores de Riesgo- Riesgos relacionados con nuestro negocio - Nuestra estrategia de cobertura de combustible podría no reducir nuestros costos de combustible."

Seguros

Mantenemos pólizas de seguro que consideramos habituales en la industria aérea y según lo requerido por las autoridades de aviación de México y Estados Unidos. Mantenemos todas las pólizas de seguro requeridas por las autoridades de aviación en los mercados en los que operamos, así como en nuestros acuerdos de arrendamiento y financiamiento. Creemos que esta cobertura de seguro es acorde con los estándares de la industria aérea y apropiada para protegernos de pérdidas materiales en vista de las actividades que realizamos. Sin embargo, no se puede garantizar que la cantidad de seguro que tenemos sea suficiente para protegernos de pérdidas materiales.

En relación con nuestras operaciones, contamos con un seguro que cubre a toda nuestra flota de aeronaves, refacciones y equipo, cuya cobertura abarca pérdidas y daños, incluyendo riesgos terroristas y de guerra. Contamos con seguros de responsabilidad civil de pasajeros y de terceros cuya cobertura es adecuada y consistente con los estándares de la industria en general. De igual manera, contamos con otras pólizas de seguro, incluyendo responsabilidad civil de consejeros y directores, responsabilidad por riesgos cibernéticos, daño a propiedad, cobertura de vehículos y responsabilidad civil, de gastos médicos mayores y vida para nuestros empleados.

Eventos como conflictos entre Rusia y Ucrania, o cualquier emergencia, accidente o incidente similar futuro de aeronave, incluso si no involucra a nuestra aerolínea podrían aumentar las primas de seguros por daños y responsabilidad de aeronaves o reducir el alcance de la cobertura.

Estrategia de Sostenibilidad Corporativa

En 2024, continuamos trabajando en la integración de nuestra Estrategia de Sostenibilidad Corporativa en las prácticas del negocio. Esta estrategia se basa en tres pilares fundamentales: Ambiental, Social, y Económico y de Gobernanza, los cuales tienen como objetivo guiar nuestros esfuerzos hacia un crecimiento sostenible, al tiempo que generamos valor para nuestros grupos de interés.

El pilar Ambiental se orienta al cumplimiento de nuestros compromisos en materia de reducción de emisiones y dar respuesta a los requisitos regulatorios. Entre nuestras principales iniciativas se encuentran:

- A través de nuestro Programa de Ahorro de Combustible, buscamos optimizar el consumo de combustible y reducir nuestras emisiones de carbono. Para lograrlo, incorporamos tecnología de última generación y con alta eficiencia costo-beneficio como parte de nuestro plan de renovación de flota. En 2024, nuestra flota tuvo una edad promedio de 6.4 años; 60% de nuestras aeronaves eran NEO y 88% estaban equipadas con *sharklets*, lo que mejora la eficiencia en el consumo de combustible y reduce las emisiones de CO2 por ASM. Además, implementamos iniciativas operativas como la optimización de rutas, técnicas de vuelo eficientes, reducción del uso de la unidad auxiliar de energía y reducción del peso a bordo, entre otras.

- También tenemos iniciativas para reducir el consumo de papel y electricidad, reducir desechos, promover el reciclaje y promover esfuerzos de reducción de carbono con nuestros clientes.

- En abril de 2023, anunciamos un acuerdo de inversión junto a Indigo Partners, GenZero, Cleanhill Partners, Frontier Airlines y Wizz Air, con el objetivo de acelerar la producción de Combustibles Sostenibles para la Aviación (SAF, por sus siglas en inglés) a través de North American CleanJoule. Los SAFs representan una alternativa de bajo carbono frente a los combustibles fósiles, ya que provienen de fuentes renovables como aceites residuales, desechos agrícolas y cultivos no alimentarios. Sin embargo, su disponibilidad y competitividad en costos aún son limitadas, lo que ha restringido su adopción a menos del 1% del consumo mundial de combustible de aviación comercial.

- Adicionalmente, administramos y mejoramos nuestros programas ambientales a través del Sistema Integrado de Gestión, certificado bajo las normas ISO 14001 y 9001. Cumplimos con regulaciones ambientales nacionales e internacionales, como CORSIA, y de forma voluntaria adoptamos estándares y marcos de reporte. Contamos con aseguramientos limitados de terceros que validan el cumplimiento en la medición de emisiones de CO_2, conforme a las regulaciones aplicables.

- En 2021, nos unimos a la iniciativa de la industria aérea de IATA, Fly Net Zero, para contribuir a la descarbonización del sector.

El pilar Social, refleja nuestro compromiso con las personas. Esto incluye a nuestros empleados, clientes y comunidades en las cuales operamos. Nuestras prácticas laborales están diseñadas para fomentar relaciones laborales están diseñadas para fomentar relaciones laborales sólidas y el bienestar del equipo a través de la Cultura Volaris, que se compone de (i) nuestra visión: trascender al crear y vivir las mejores experiencias de viaje, (ii) nuestra misión: con las mejores personas y a bajo costo hacemos que más viajeros se transporten bien, (iii) nuestras conductas: credibilidad, respeto, imparcialidad, compañerismo, orgullo y sostenibilidad; y (iv) nuestros pilares: seguridad, servicio al cliente y rentabilidad sostenida.

A través de un plan de beneficios competitivo que supera los requisitos legales aplicables, buscamos atraer, desarrollar y retener talento con personas competentes y profesionales. Asimismo, estamos comprometidos con seguir monitoreando la seguridad y salud ocupacional de nuestros colaboradores. Para ello, contamos con una serie de iniciativas enfocadas en promover un entorno laboral libre de violencia y acoso, fomentar las condiciones necesarias para la igualdad de oportunidades y ofrecer capacitación adecuada y frecuente que garantice el bienestar sostenido de nuestro equipo. Además, nuestro programa de voluntariado corporativo busca impulsar una cultura de voluntariado y fortalecer el sentido de pertenencia entre nuestros empleados.

Asimismo, las relaciones positivas con las comunidades donde operamos son parte fundamental de nuestro pilar Social, ya que creemos que generan valor y fortalecen el vínculo con nuestros grupos de interés. En 2024, continuamos ampliando nuestro apoyo comunitario. A través de nuestro programa Avión Ayuda Volaris, aprovechamos la capacidad disponible en nuestras aeronaves para transportar, sin costo alguno, órganos y tejidos con fines de trasplante, voluntariado, personal médico y carga humanitaria. De esta manera, llevamos ayuda a comunidades en situación de crisis, incluidas aquellas afectadas por desastres naturales u otras emergencias, mediante alianzas estratégicas.

Además, buscamos promover la protección de los derechos de niñas, niños y adolescentes que viajan con nosotros, resguardándolos de la posible trata de personas y la explotación sexual comercial en el contexto de los viajes y el turismo. En 2013, nos convertimos en la primera aerolínea en América Latina y la segunda a nivel mundial en adoptar “The Code”, una iniciativa de ECPAT International dedicada a proteger a niñas, niños y adolescentes contra la trata de personas con fines de explotación sexual comercial. A través de este programa, implementamos un protocolo especializado y brindamos capacitación anual a todo nuestro personal. A finales de 2023, decidimos actualizar y ampliar dicho protocolo a nuestros destinos en Centro y Sudamérica. En 2024, reforzamos este compromiso mediante la actualización del protocolo, el fortalecimiento de la capacitación de nuestros colaboradores y el reconocimiento de su papel fundamental en esta iniciativa. Simultáneamente, intensificamos los esfuerzos de sensibilización e invitamos a nuestros grupos de interés a sumarse a esta causa, desplegando por completo nuestra campaña “Ojos en el Cielo”, para unir esfuerzos en la lucha contra la trata de personas y la explotación sexual comercial.

El pilar Social también prioriza el bienestar, la seguridad, la salud y la protección de los derechos de nuestros clientes. Nos esforzamos por cumplir estrictamente con los más altos estándares de seguridad establecidos por la normativa nacional e internacional. En un año de crecimiento como lo fue 2024, mantuvimos nuestro enfoque en la seguridad operacional, conservamos la certificación IOSA y fuimos reconocidos por Airlineratings.com como una de las aerolíneas más seguras del mundo.

A través de nuestro pilar Económico y de Gobernanza, desarrollamos iniciativas y acciones que nos permiten reducir costos, optimizar recursos, y aumentar la eficiencia y confiabilidad operativa. Asimismo, buscamos participar de manera legal y proactiva en la promoción de políticas públicas alineadas con nuestra estrategia corporativa de sostenibilidad, gestionar nuestra reputación corporativa y establecer canales de comunicación claros con nuestros grupos de interés. Además, nuestros valores empresariales, la ética y el cumplimiento legal se reflejan en nuestras prácticas anticorrupción y antisoborno, así como en nuestros sistemas de gestión de riesgos y crisis, con el objetivo de proteger la información, los datos personales y garantizar la transparencia en todos nuestros procesos.

En 2024, estos esfuerzos culminaron con la permanencia en el Índice S&P *Dow Jones Best-in-Class* – antes conocido como *Dow Jones Sustainability Index* hasta febrero de 2025 - como una de las ocho aerolíneas incluidas a nivel mundial y la única aerolínea en el Índice de la Alianza del Pacífico MILA.

Estacionalidad y Volatilidad

Ver “Factores de Riesgo – Riesgos Relacionados con la Industria de la Aviación”.

Riesgos o Efectos del Cambio Climático

Ver “Factores de Riesgo – Riesgos Relacionados con la Industria de la Aviación”.

Canales de distribución:

CANALES DE DISTRIBUCIÓN

Para una descripción sobre los canales de distribución y sobre las formas de comercialización correspondientes al negocio Volaris, ver “Actividad Principal.”

Patentes, licencias, marcas y otros contratos:

PATENTES, LICENCIAS, MARCAS Y OTROS CONTRATOS

Hemos registrado la marca “Volaris” ante el Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial ("IMPI"), ante la autoridad correspondiente en los EUA y en aquellos países de Centroamérica en los que operamos. De igual manera contamos con el registro de otras marcas y avisos comerciales adicionales que han sido registrados ante el Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial, ante la autoridad correspondiente en los EUA y en aquellos países en Centroamérica y Sudamérica en los que tenemos operaciones. Nuestra marca más importante para el desarrollo de la emisora es “Volaris”, ya que es con la se ofrecen y publicitan los servicios de transporte aéreo de pasajeros que prestamos. El 15 de abril de 2021, el mexicano autoridades declararon a la marca “Volaris” una marca famosa, siendo la primera marca registrada en la aviación mexicana industria para recibir tal reconocimiento.

La Compañía cuenta con aproximadamente 313 registros de marcas nominadas, innominadas y mixtas, así como avisos comerciales nacionales dentro de los cuales se encuentran: “Volaris”, “Volaris (y Diseño)”, “Innominada (Diseño de Estrella)”, “Your name on a plane,” “Precios que te hacen viajar,” “Wanna Save,” “Wanna Travel,” “Want it all,” “Want to Save,” “Want to Travel,” “Quiero Ahorrar,” “Quiero todo,” “Quiero viajar,” “Volaris carga”, “Volaris TV”, “Volaris Express”, “AVolaris”, “Volaris cargo”, “Familia de tarifas Volaris”, “Fare Families Volaris”, “Shuttle Volaris”, “Seguro de viaje Volaris”, “Viajes Volaris”, “www.volaris.com.mx”, “V de Volaris”, “Volaris vive viajando”, “Volaris cada viaje es una historia”, “Volaris ponle tu nombre a un avión”, “Volaris los más puntuales de México,” “Volaris la línea más puntual de México,” “El día del viajero Volaris,” “Garantía Volaris de equipaje,” “Garantías Volaris,” “Garantía Volaris de Puntualidad,” “V con todo,” “La Aerolínea Ecológica,” “El lado V de Volaris,” “Tú Decides,” “VLRS,” “Volemos juntos,” “V Fundación,” “Tú decides lo que necesitas,” “Volaris negocios,” “Tarifa Limpia,” “Ahorra siempre viajando más,” “Volaris por un cielo azul,” “Por un Cielo azul,” “#CielitoLimpio,” “Volaris#CielitoLimpio,” “Con Volaris tú pones las promos,” “La forma más barata de volar,” “V. Pass,” “V. Shop Volaris Official Store,” “Volemos diferente,” “Volar Sí,” “Volar ahora es volar sí,” “Hot Tickets,” “Temporada de volada Volaris,” “Marzo regalazo Volaris,” “La temporada de ofertas más grande de Volaris,” “Llegaron los preciosísimos Volaris,” “Avión Ayuda Volaris,” “Celebramos nuestros XV años en lo más alto con grandes descuentos,” “Marzoventa Volaris”, “Entre Nubes,” “Menú Entre Nubes,” “Deja volar tu antojo,” “Aniversario 16 la promos + reveldes de Volaris,” “Para vivir viajando,” “To live traveling,” “Ya Vas/Volaris,” “Gran venta de aniversario 17 años Volaris,” “Annual Pass,” “Pase Anual,” “Pase Anual de Volaris,” “Annual Pass by Volaris,” “Con

Volaris Alcanza Más," "ZeroV.Club," "Zero viaja a nuestro precio más bajo," "Básica la más comprada," "Plus viaja sin preocupaciones," "Zero travel at our lowest Price," "Basic best value," "Plus worry free," "Viaja todo lo que puedas," "Fly as much as you can," "#AvioncitoVolarisChallehge,". Por un Cielo azul," "Volaris Express," "AVOLARIS," "Shuttle Volaris," "Seguro de Viaje Volaris," "Volaris los más puntuales de México," "El día del viajero Volaris," "Garantía Volaris de Equipaje," "Garantías Volaris," "Garantía Volaris de Puntualidad," "VLRS," "Tú decides lo que necesitas," "Ahorra siempre viajando más," "La forma más barata de volar," "V.Shop Volaris Official Store," "Volar sí," "Volar ahora es volar sí," "Temporada de volada Volaris," "Marzo regalazo Volaris," "La temporada de ofertas más grande de Volaris," "Llegaron los preciosísimos Volaris," "Marzoventa Volaris," "V.Club," "Volaris Menú Entre Nubes," "Entre Nubes de Volaris," "#VPonleTuApodoAUnAvión," "Ponle tu nombre a un avión," "Corro, Vuelo y Celebro". Hemos registrado la marca «Volaris» ante la oficina de marcas en México, Estados Unidos y en los países en los que operamos en Centro y Sudamérica. También hemos registrado varias marcas y lemas adicionales ante la oficina de marcas en México, Estados Unidos y en los países en los que operamos en Centro y Sudamérica.

La duración del registro de las marcas anteriormente referidas tiene fechas de vencimiento que van entre el año 2025 al 2034.

Utilizamos productos de software bajo el amparo de diversos contratos de licencia celebrados con terceros, incluyendo los celebrados con Navitaire LLC, Jeppessen Systems AB y Juniper Technologies Corporation. Bajo el amparo de los contratos celebrados con Airbus, utilizamos propiedad intelectual de Airbus para el mantenimiento de nuestras aeronaves.

Salvo por los contratos que se describen en el presente Reporte Anual, la Emisora no ha firmado otros contratos relevantes diferentes a los que tienen que ver con el giro del negocio.

Principales clientes:

PRINCIPALES CLIENTES

Para una descripción sobre los principales clientes de Volaris, ver "Actividad Principal – Nuestras Operaciones." No existe dependencia de Volaris con alguno o varios clientes.

Legislación aplicable y situación tributaria:

LEGISLACIÓN APLICABLE Y SITUACIÓN TRIBUTARIA

Regulación Mexicana

Regulación Operativa

El servicio de transporte aéreo regular, a diferencia del servicio de transporte aéreo no regular, es considerado un servicio público en México. Para prestar el servicio de transporte aéreo regular es necesario el otorgamiento de una concesión por parte del Gobierno Federal. El marco legal de la industria del transporte aéreo en México se encuentra principalmente establecido en la Ley de Aviación Civil y su reglamento, la Ley de Aeropuertos y su reglamento, la Ley de Vías Generales de Comunicación, así como en las Normas Oficiales Mexicanas aplicables. La autoridad encargada

de la supervisión del transporte aéreo en México es la SICT, la cual ejerce sus atribuciones principalmente a través de la AFAC.

Conforme a la Ley de Aviación Civil, la SICT, a través de la AFAC, es responsable y tiene, entre otras, las siguientes atribuciones: (i) imponer y conducir las políticas y programas para la regulación y el desarrollo de los servicios de transporte aéreo; (ii) otorgar concesiones y permisos, verificar su cumplimiento y resolver, en su caso, su modificación o terminación; (iii) expedir las normas oficiales mexicanas y demás disposiciones administrativas; (iv) prestar y controlar los servicios a la navegación aérea; (v) expedir y aplicar las medidas y normas de seguridad e higiene que deben observarse en los servicios de transporte aéreo; (vi) expedir certificados de matrícula, de aeronavegabilidad y los de explotador de servicios aéreos y decretar la suspensión, cancelación, revalidación o revocación de los mismos; (vii) mantener y operar el Registro Aeronáutico Mexicano en el que se realiza el registro de aeronaves y arrendamientos sobre aeronaves; (viii) participar en los organismos internacionales y en las negociaciones de tratados; (ix) promover la formación, capacitación y adiestramiento del personal técnico aeronáutico; (x) expedir y, en su caso, revalidar o cancelar las licencias del personal técnico aeronáutico; (xi) interpretar la Ley de Aviación Civil y su reglamento para efectos administrativos; (xii) autorizar la práctica de visitas de verificación; (xiii) designar o, en su caso, remover a los comandantes regionales y a los comandantes de aeropuertos, helipuertos y aeródromos civiles en general; y (xiv) aprobar los planes de vuelo.

La AFAC principalmente supervisa y verifica el cumplimiento por parte de los concesionarios, permisionarios, operadores y proveedores de los servicios aéreos, de la Ley de Aviación Civil, su reglamento, las Normas Oficiales y cualesquiera otras disposiciones aplicables.

Como resultado de la concesión otorgada por la SICT para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular en México. Dicha concesión solo puede ser otorgada a personas morales mexicanas que cumplan con la capacidad técnica, financiera, jurídica y administrativa para prestar los servicios en condiciones de calidad, seguridad y puntualidad.

Otros requisitos que deberán acreditarse para obtener la concesión son: (i) la disponibilidad de aeronaves y demás equipo de vuelo, que cumpla con los requisitos técnicos de seguridad, condiciones de aeronavegabilidad y condiciones en materia ambiental; (ii) la disponibilidad de hangares, talleres, de la infraestructura necesaria para sus operaciones, así como del personal técnico aeronáutico y administrativo capacitado para la operación de la concesión; y (iii) contar con experiencia en la industria. Para poder proporcionar cualquier otro servicio de transporte aéreo que no sea el transporte aéreo nacional regular descrito anteriormente, se requiere permiso de la SICT conforme a la Ley de Aviación Civil.

Concesión y Permisos

A través de nuestra subsidiaria Volaris Opco, contamos con (i) la Concesión, la cual nos permite prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular de pasajeros, carga y correo dentro de México; (ii) permiso para establecer y explotar el servicio público de transporte aéreo nacional no regular de fletamento de pasajeros; y (iii) el permiso para el establecimiento y explotación el servicio público de transporte aéreo internacional no regular de fletamento de pasajeros.

Nuestra Concesión fue otorgada por el Gobierno Federal a través de la SICT el día 9 de mayo de 2005. El 24 de febrero de 2020, nuestra Concesión fue extendida por un plazo de 20 años, a partir del 9 de mayo de 2020. La Concesión nos autoriza el uso de ciertas aeronaves y de ciertas rutas. Conforme a los términos de la Ley de Aviación Civil, la Concesión, junto con otras autorizaciones específicas que nos ha otorgado la AFAC, nos permite proporcionar el servicio de transporte aéreo nacional e internacional regular. Conforme a la Concesión, Volaris Opco tiene que pagar al Gobierno Federal ciertos derechos por los servicios que prestamos. Los anexos de la Concesión deben ser modificados cada vez que Volaris Opco opere una nueva aeronave y cuando nuevas rutas son adicionadas, o bien, cuando las rutas existentes sean modificadas. Para mayor información de nuestras aeronaves y rutas, ver la sección “Descripción del negocio – Red de Rutas Aéreas” y “Descripción del negocio-Flota.”

El permiso para el establecimiento y explotación el servicio público de transporte aéreo nacional no regular de fletamento de pasajeros nos fue otorgado por la SICT el día 16 de abril de 2007. Dicho permiso, el cual tiene un periodo

indefinido de tiempo; autoriza la operación de ciertas aeronaves y especifica, entre otros términos y condiciones, que Volaris Opco deberá solicitar la autorización de la AFAC antes de realizar cualquier vuelo de fletamento.

El permiso para explotar el servicio público de transporte aéreo internacional no regular de fletamento de pasajeros fue otorgado por la AFAC el 3 de junio de 2009 por un periodo indefinido de tiempo. Dicho permiso autoriza ciertas aeronaves para operar bajo dicho permiso, y señala, entre otros términos y condiciones, que Volaris Opco deberá solicitar la autorización de la AFAC antes de realizar cualquier vuelo de fletamento.

Para la operación de nuestras aeronaves, cada aeronave requiere llevar a bordo todos sus documentos y equipo requerido, incluyendo su certificado de matrícula, su certificado de aeronavegabilidad y su póliza de seguro. En cualquier caso, todas las aeronaves deben de llevar a bordo todos los documentos y el equipo requerido por los tratados internacionales, la Ley de Aviación Civil y todas las disposiciones aplicables. Creemos que contamos con todas las autorizaciones operativas y de aeronavegabilidad, con los certificados y licencias, que mantenemos todas las pólizas de seguro necesarias y que nos encontramos en cumplimiento con la legislación aplicable.

La Ley de Aviación Civil establece que las concesiones y los permisos se podrán revocar por cualquiera de las siguientes razones: (i) no ejercer los derechos conferidos durante un periodo mayor de 180 días naturales, contados a partir de la fecha de su otorgamiento; (ii) no mantener vigentes los seguros a que se refiere la Ley de Aviación Civil; (iii) el cambio de nacionalidad del concesionario o permisionario; (iv) ceder, hipotecar, gravar, transferir o enajenar las concesiones, los permisos, o los derechos en ellos conferidos, a algún gobierno o estado extranjero; (v) ceder, hipotecar, gravar, transferir o enajenar las concesiones, los permisos, o los derechos en ellos conferidos a cualquier persona sin autorización de SICT; (vi) aplicar tarifas diferentes a las registradas, o en su caso, aprobadas, según sea aplicable; (vii) suspender, en forma total, la prestación de los servicios sin autorización de la SICT salvo en caso fortuito o de fuerza mayor; (viii) prestar servicios distintos a los señalados en la concesión o permiso respectivo; (ix) infringir las condiciones de seguridad; (x) incumplir con las obligaciones de pago de las indemnizaciones por daños que se originen en la prestación de los servicios; y (xi) en general, incumplir cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en la Ley de Aviación Civil, en sus reglamentos o en el título de concesión o permiso respectivos. En caso de que nuestra Concesión fuera revocada por cualquiera de las razones enumeradas anteriormente, no tendríamos derecho a compensación alguna y no seríamos capaces de continuar con la operación de nuestro negocio.

Aeronaves

Conforme a la Ley de Aviación Civil y nuestra Concesión, todas las aeronaves utilizadas para proporcionar servicios deben estar inscritas en México en el Registro Aeronáutico Mexicano y deben matricularse como aeronaves mexicanas, y si se encuentran matriculadas en otros países, deben estar autorizadas para operar en México. La inscripción en el Registro Aeronáutico Mexicano se otorga sujeto al cumplimiento de ciertos requisitos legales y técnicos. Todas las aeronaves que comprende nuestra flota a esta fecha han sido debidamente autorizadas y registradas ante la AFAC.

Tenemos la obligación de proporcionar un adecuado mantenimiento a nuestras aeronaves y de mantenerlas en condiciones de aeronavegabilidad. El mantenimiento debe ser proporcionado conforme a lo establecido por los manuales de mantenimiento del fabricante y los programas de mantenimiento aprobados por la AFAC. La AFAC tiene la facultad para inspeccionar nuestras aeronaves, su historial de mantenimiento y nuestros procedimientos de seguridad. Basados en dichas inspecciones, la AFAC puede determinar que las aeronaves no cuentan con la capacidad para volar y en ciertos casos, revocar nuestra Concesión.

Rutas

Conforme a la Ley de Aviación Civil y nuestra Concesión, solamente podemos proporcionar servicios en las rutas aprobadas en nuestra Concesión. Cualquier ruta nueva o cambio en las rutas actuales debe ser aprobada por la AFAC. Las rutas nacionales se encuentran sujetas a nuestra Concesión y a la Ley de Aviación Civil. Nuestras rutas internacionales a los EUA, están sujetas a nuestra Concesión, los permisos de autorización para las rutas internacionales emitidos por la AFAC, la Ley de Aviación Civil, el Acuerdo de Transporte Aéreo entre Estados Unidos y México, de fecha 18 de diciembre de 2015, (“US- México ATA”) un permiso por parte del DOT que nos permite operar cualquier ruta hacia los EUA, y una autorización de la FAA. El US- México ATAl estable un marco jurídico para las rutas internacionales de aerolíneas mexicanas y estadounidenses entre los Estados Unidos América y México. Bajo (“US-

México ATA"), cualquier aerolínea de México o de los EUA puede aplicar para un permiso o autorización para volar entre México a los EUA.

Tarifas

Conforme a la Ley de Aviación Civil, los concesionarios o permisionarios pueden fijar libremente las tarifas por los servicios que presten en términos que permitan la prestación de los servicios en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad, seguridad y permanencia. Las tarifas internacionales deben ser aprobadas por la SICT de conformidad con lo que, en su caso, se establezca en los tratados aplicables. Las tarifas (tanto nacionales como internacionales) deberán registrarse ante la SICT estarán permanentemente a disposición de los usuarios. Las tarifas para las rutas desde y hacia los EUA, no requieren autorización de o registro ante la SICT o cualquier otra autoridad. La SICT podrá otorgar el registro de las tarifas fijadas por los concesionarios o permisionarios, si las mismas implican prácticas depredatorias, de carácter monopólico, de dominancia en el mercado o una competencia desleal que impida la permanencia en el mercado de otros concesionarios o permisionarios. La SICT podrá asimismo establecer niveles tarifarios mínimos o máximos (restringiendo en su caso, la capacidad de los concesionarios y permisionarios de determinar las tarifas libremente), según sea el caso, para los servicios respectivos, a fin de ordenar dichos niveles, con el objeto de fomentar la sana competencia. En las tarifas se describirán clara y explícitamente las restricciones a que estén sujetas y permanecerán vigentes por el tiempo y en las condiciones ofrecidas. La Ley de Aviación Civil establece que, en caso de que la SICT considere que no existe competencia efectiva entre los diferentes concesionarios o permisionarios, solicitará la opinión de la Comisión Federal de Competencia para que, en su caso, la SICT apruebe bases de regulación tarifaria. Dicha regulación se mantendrá sólo mientras subsistan las condiciones que resultaron en los efectos negativos de competencia que la motivaron.

Slots

Conforme a ley mexicana, un slot es el horario de aterrizaje y despegue de la aeronave. La regulación de los horarios de aterrizaje y despegue se encuentra en la Ley de Aeropuertos y su reglamento. Un slot es asignado por el administrador aeroportuario, considerando la recomendación de un comité de operaciones, a un transportista u operador aéreo para la organización y planeación de los vuelos en los aeródromos. Conforme al reglamento de la Ley de Aeropuertos, las reglas de operación de cada uno de los aeropuertos en México deben contener los lineamientos para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue. Por lo tanto, las administraciones de los aeropuertos deberán establecer en dichos lineamientos, la asignación de horarios de aterrizaje y despegue considerando: (i) horario de operación del aeródromo; (ii) criterios de seguridad y eficiencia; (iii) capacidad de los prestadores de servicios aeroportuarios y complementarios; (iv) disponibilidad de horarios; y (v) cumplimiento de requisitos para la asignación.

Requisa

Conforme a la ley mexicana y nuestra Concesión, el Gobierno Federal Mexicano podrá hacer la requisa temporal o permanente de las aeronaves y de otros activos en caso de desastre natural, de guerra, de alteración grave del orden público o cuando se tema algún peligro inminente para la seguridad nacional, la paz interior del país o para la economía nacional. El Gobierno Federal Mexicano, en todos los casos, salvo en el caso de guerra internacional, tiene la obligación de indemnizarnos, pagando los daños y perjuicios a su valor justo. Ver "Factores de Riesgo – Riesgos relacionados con la industria de la aviación - Conforme a la legislación mexicana, nuestros bienes podrían ser tomados o requisados por el gobierno mexicano bajo ciertas circunstancias."

Inversión Extranjera

La Ley de Inversión Extranjera limita la inversión extranjera en aquellas sociedades que presten servicios de transporte aéreo hasta en un 49% de las acciones con derecho a voto de dichas sociedades. El límite antes mencionado aplica a Volaris Opco, pero no a nosotros al ser una sociedad tenedora de acciones. Nosotros, como una entidad tenedora de acciones debemos de mantenernos como entidad controlada por inversionistas mexicanos como un medio para ser capaces de controlar a Volaris Opco. La adquisición de derechos sobre nuestras acciones Serie A a través de CPOs, que eliminan los derechos de voto, pero otorgan derechos económicos, por parte de inversionistas extranjeros se entiende como neutra, y por lo tanto no se contabiliza como inversión extranjera. Para una mayor descripción de los mecanismos implementados para asegurar el cumplimiento de estas disposiciones, ver "Estatutos Sociales y otros Convenios – Otras Disposiciones – Disposiciones en materia de inversión extranjera".

Regulación Ambiental

Nos encontramos sujetos a tratados internacionales, acuerdos bilaterales, leyes, normas oficiales mexicanas, u otras regulaciones aplicables a la industria aérea en materia de protección ambiental, tales como la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, el Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Prevención y Control de la Contaminación de la Atmósfera, la Ley General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos, la Ley Nacional de Aguas y su reglamento, así como la Ley del Cambio Climático y su reglamento. Asimismo, estamos sujetos a la Norma Oficial Mexicana NOM-036-SCT3-2000, que regula los límites máximos de emisiones de ruido por aeronaves, así como los requerimientos para cumplir con dichos límites.

De forma voluntaria, los procesos de ingeniería de operaciones y publicaciones técnicas, actualización de peso vació de operación, incorporación de aeronaves al Certificado de Operador Aéreo (AOC), incorporación de estaciones al AOC, despacho de vuelo y soporte a operaciones de vuelo, procedimientos administrativos para la organización de sobrecargos, mentores de sobrecargos, equipo de respuesta a emergencias, operaciones carga, operaciones tierra, monitoreo de emisiones, programa de ahorro de combustible, compra de bonos de carbono, programas ambientales para el manejo de residuos y la gestión energética en las oficinas corporativas (oficinas ecológicas), están certificados bajo las normas oficiales mexicanas NMX-CC-9001-IMNC-2015 (ISO 9001:2015) y y NMX-SAA-14001-IMNC-2015 (ISO 14001:2015). Esta certificación es emitida por NORMEX, organismo autorizado para establecer normas conforme a los lineamientos de la Dirección General de Normas. NORMEX también cuenta con el reconocimiento de la Entidad Mexicana de Acreditación, A.C. (EMA) para realizar auditorías e inspecciones que aseguran el cumplimiento con normas nacionales e internacionales.

Asimismo, el artículo 151 Bis del Reglamento de la Ley de Aviación Civil establece que todo concesionario y permisionario debe reportar anualmente a la AFAC las emisiones de gases de efecto invernadero producidas por las aeronaves que opera, así como las medidas operativas, técnicas y económicas requeridas por la legislación nacional y los tratados internacionales suscritos por México.

Adicionalmente, en cumplimiento de la Ley General de Cambio Climático y su reglamento, reportamos en México nuestro inventario de emisiones de los alcances 1 y 2 ante el Registro Nacional de Emisiones (RENE) y el Registro de Emisiones y Transferencia de Contaminantes (RETC).

Responsabilidad Civil

La Ley de Aviación Civil, el Convenio de Varsovia, modificado por el Convenio de Montreal, y el Código Civil Federal establecen lineamientos relacionados con la responsabilidad de un operador de aeronaves por los daños causados a terceros durante sus operaciones aéreas y terrestres, o que resulten de personas o cosas expulsadas de la aeronave. Los tribunales mexicanos, sin embargo, en ocasiones han hecho caso omiso de estas limitaciones prevista por el Convenio de Varsovia y han otorgado daños y perjuicios con base solamente en el Código Civil Federal y la regulación en materia de protección al consumidor, resultando en el otorgamiento de daños y perjuicios superiores a los establecidos en la Ley de Aviación Civil.

Seguros

De conformidad con el Artículo 74 de la Ley de Aviación Civil y normas complementarias, estamos obligados a mantener pólizas de seguro con compañías de seguros reconocidas, que cubran daños y/o pérdidas para pasajeros, equipaje, carga y correo, así como la responsabilidad legal de terceros en general, por al menos ciertos montos mínimos. Las aerolíneas deben presentar sus contratos de seguro a la SICT antes de iniciar operaciones. Para el transporte aéreo internacional, nuestro seguro debe cumplir con las disposiciones de los tratados internacionales aplicables.

Regulación Laboral

Así mismo, nos encontramos sujetos a las disposiciones de la Ley Federal del Trabajo y a las disposiciones contenidas en los contratos colectivos de trabajo celebrados con el Sindicato de Trabajadores de la Industria Aeronáutica, Similares y Conexos de la República Mexicana – STIAS. Para mayor información sobre nuestra relación con dicho sindicato y nuestros contratos colectivos de trabajo, ver “Descripción del negocio – Recursos Humanos”.

Regulación internacional y en los EUA

Regulación operacional

La industria aérea está altamente regulada por el gobierno de los Estados Unidos. Dos de las principales autoridades reguladoras que supervisan el transporte aéreo en los Estados Unidos son el DOT y la FAA. El DOT tiene jurisdicción sobre cuestiones económicas que afectan al transporte aéreo, incluidas, entre otras, las prácticas desleales o engañosas, los métodos desleales de competencia, la publicidad y otros asuntos de protección al consumidor, la responsabilidad del equipaje y los viajes aéreos de personas con discapacidades. El DOT está facultado para expedir permisos y otras autorizaciones necesarias para que las líneas aéreas internacionales presten servicios de transporte aéreo desde y hacia los Estados Unidos. Contamos con permisos de transporte aéreos extranjeros emitidos por el DOT que nos autorizan a realizar el transporte aéreo regular y fletamento de pasajeros, carga y correo hacia y desde los Estados Unidos, de conformidad con el alcance de los derechos de tráfico previstos en los acuerdos de transporte aéreo vigentes entre los Estados Unidos y cada uno de los Gobiernos de México, Costa Rica y El Salvador.

La FAA es responsable de regular y supervisar los asuntos relacionados con las operaciones de vuelo y la seguridad de las compañías aéreas, incluidos los certificados de operación de las aerolíneas, la certificación y el mantenimiento de las aeronaves y otros asuntos que afectan a la seguridad aérea. La FAA requiere que todos los ciudadanos no estadounidenses aerolínea comercial para obtener y mantener las especificaciones de operaciones de la FAA y para llevar a cabo sus operaciones de acuerdo con las Partes 91 y 129 de las Regulaciones Federales de Aviación. Las especificaciones de operaciones autorizan a los titulares a operar en aeropuertos específicos de los EUA utilizando procedimientos y aeronaves aprobados por la FAA.

A la fecha del presente Reporte Anual, contábamos con certificados de aeronavegabilidad emitidos por la FAA para 45 de nuestras aeronaves (el resto se encuentran registrados con la AFAC), hemos obtenido por parte de la FAA la autorización para volar a todas las ciudades a las que actualmente volamos y todas nuestras aeronaves han sido certificadas para operaciones sobre el agua. Los pilotos y los mecánicos que operen y proporcionen servicios a aeronaves “N” o aeronaves registradas en los EUA requieren de una licencia especial emitida por la FAA. Contamos con todas las autorizaciones operativas y de aeronavegabilidad, certificados y licencias y operamos en cumplimiento con las disposiciones emitidas por el DOT y la FAA.

De igual forma, estamos sujetos a la regulación de las autoridades aeronáuticas en los países de Centroamérica y Sudamérica en donde operamos actualmente. Contamos con todas las autorizaciones operativas, certificados y licencias y operamos en cumplimiento con las disposiciones y reglamentos aplicables en Centroamérica y Sudamérica.

Regulación Internacional

Nuestro servicio desde y hacia los Estados Unidos también se encuentra sujeto a diversas leyes y regulaciones de comercio aéreo y migración, que son impuestas en los Aeropuertos de los Estados Unidos por el CBP por sus siglas en inglés una agencia que forma parte del Departamento de Seguridad Nacional de los EUA, una agencia que forma parte del Departamento de Seguridad Interior de los Estados Unidos, y los requerimientos de organismos gubernamentales equivalentes en otros países. Al igual que otras aerolíneas que operan rutas internacionales, de tiempo en tiempo, podemos ser sujetos de multas y sanciones impuestas por la CBP por incumplimiento a las leyes migratorias o en caso de transportar carga ilegal o no declarada, tales como estupefacientes ilegales, entre otras. Estas multas y sanciones, que en el caso de estupefacientes se basan en el valor de la incautación, pueden llegar a ser sustanciales. Hemos implementado un programa de seguridad integral en los aeropuertos en los que operamos para reducir el riesgo de cargas ilegales en nuestras aeronaves, y buscamos cooperar activamente con la CBP y otras

agencias de los Estados Unidos en la investigación de incidentes o intentos de introducción de carga ilegal en nuestros vuelos.

Nuestras operaciones de vuelo están también sujetas a los requerimientos del Servicios de Inspección Sanitaria de Animales y Plantas o APHIS por sus siglas en inglés (una agencia del Departamento de Agricultura de los EUA). APHIS impone restricciones a los productos agrícolas que pueden ser transportados de y a los EUA, la forma en la que prestamos el servicio de comisariato y la manera en la que manejamos la basura generada durante los vuelos que aterrizan en los EUA. APHIS puede imponer multas y penalidades por no cumplir con estos requerimientos. Cumplimos con todos los requerimientos de la APHIS de carga y regulaciones relacionadas con nuestros vuelos.

Regulación de la Seguridad Aérea

La TSA fue creada en 2001 con la responsabilidad y facultad de supervisar la implementación, y asegurar la suficiencia de medidas de seguridad en los aeropuertos y en otras instalaciones en los EUA. Desde la creación de la TSA, la seguridad en los aeropuertos ha sufrido cambios significativos incluyendo el fortalecimiento de las medidas de seguridad de la cabina de vuelo, el despliegue de policías federales a bordo de los vuelos, el aumento del perímetro de seguridad en los accesos de los aeropuertos, mayor capacitación del personal de las aerolíneas, mayores controles en la revisión de pasajeros, equipaje, carga y empleados, capacitación del personal que realiza las revisiones, incremento en la información de pasajeros y recolección de manifiesto de la tripulación y requerimientos de transmisión de datos, verificación de antecedentes amplio, así como restricciones adicionales al equipaje de mano. Los fondos para la seguridad del pasajero son proporcionados en parte por un impuesto de abordaje aplicado a los boletos (cargo por seguridad del pasajero) sujeto a un máximo de EUA $5.60 para transportación aérea que se origina en un aeropuerto en los EUA. La TSA tiene la facultad de imponer cargos adicionales a las compañías aéreas en caso de que sea necesario cubrir costos adicionales federales por seguridad. Conforme a sus facultades, la TSA puede revisar la forma en la que evalúa este cargo, el cual podría representar un mayor costo para el pasajero y/o para nosotros. No podemos predecir qué requerimientos adicionales en temas de seguridad pueden ser impuestos en el futuro o los costos o el impacto que tendría en nuestros ingresos el cumplir con dichos requerimientos.

Regulación Ambiental

Nos encontramos sujetos a diversas leyes y reglamentos federales, estatales y locales de los EUA relacionados con la protección del medio ambiente, los cuales son administrados por diversas agencias y regulan temas como las emisiones de los motores de las aeronaves, las emisiones de ruido y la descarga o disposición de materiales y productos químicos.

La legislación estadounidense reconoce el derecho de los operadores de aeropuertos que enfrentan problemas particulares de ruido para implementar procedimientos locales de mitigación, siempre que estos no interfieran de manera irrazonable con el comercio interestatal o internacional ni con el sistema nacional de transporte aéreo. Estas restricciones pueden incluir la limitación de operaciones nocturnas, la implementación de procedimientos operativos específicos durante el despegue y ascenso inicial, así como la limitación del número total de vuelos en un aeropuerto. Actualmente, ninguno de los aeropuertos en los que operamos restringe el número de vuelos o a los horarios de operación (excepto el aeropuerto JFK de Nueva York, el cual limita el número de vuelos permitidos por razones de capacidad, y no por reducción de ruido), aunque es posible que uno o más de estos aeropuertos puedan implementar ciertas restricciones en el futuro con o sin previo aviso.

En 2016, la OACI adoptó una resolución que dio origen al plan CORSIA, el cual establece un marco para una medida global basada en el mercado destinada a estabilizar las emisiones de CO_2 en la aviación civil internacional (es decir, vuelos de aviación civil que despegan en un país y aterrizan en otro). CORSIA ha sido implementada en fases, comenzando con la participación voluntaria de los Estados miembros de la OACI durante la fase piloto (2021 a 2023), seguida de una primera fase (2024 a 2026) y una segunda fase obligatoria (a partir de 2027) para aquellos Estados cuyos niveles de emisiones de CO_2 de la aviación civil excedan ciertos umbrales. En 2016, México firmó la "Declaración de Líderes de América del Norte sobre la Alianza del Clima, Energía Limpia y Medio Ambiente" y se comprometió a participar en la fase piloto de CORSIA. Todos los países en los que operamos son Estados miembros de la OACI, por lo que podemos vernos sujetos a regulaciones emitidas en el marco de CORSIA.

Adicionalmente, el gobierno de Costa Rica, mediante el Alcance No. 117 en la Gaceta No. 116 del 26 de junio de 2024, emitió el Decreto Ejecutivo No. 44498-MOPT, titulado "RAC-16 Reglamento Aeronáutico Costarricense y Reducción de Emisiones para la Aviación Costarricense", mediante el cual se formaliza el cumplimiento de CORSIA y se establecen requisitos ambientales adicionales para los operadores aéreos.

La Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos (*Enviromental Protection Agency* "EPA" por sus siglas en inglés) también ha adoptado reglas para implementar los estándares de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) para motores de aeronaves establecidos por la OACI. En cumplimiento con la Ley de Aire Limpio, la FAA emitió en febrero de 2024 una norma final para implementar dichos estándares, introduciendo nuevas regulaciones de certificación sobre eficiencia en el consumo de combustible. Estas regulaciones entraron en vigor en abril de 2024 y aplicarán a aeronaves comerciales y de negocios de mayor tamaño que cuenten con nuevos tipos de diseño (no certificados previamente por la FAA) o con diseños existentes que continúen en producción a partir del 1 de enero de 2028. Es posible que en el futuro se adopten estándares más estrictos u otras restricciones adicionales.

Estamos comprometidos con el cumplimiento de las regulaciones ambientales aplicables en todos los mercados donde operamos. Monitoreamos activamente los desarrollos regulatorios para adaptarnos oportunamente y asegurar el cumplimiento con los estándares en evolución, reafirmando nuestro compromiso con operaciones responsables y sostenibles.

Otras Regulaciones

En los EUA nos encontramos sujetos a ciertas disposiciones de la Ley de Comunicaciones de 1934 (*Communications Act of 1934*), según ha sido modificada, y estamos obligados a obtener una licencia radial aeronáutica por parte de la Comisión Federal de Comunicaciones (*Federal Communications Commission*), o FCC. En la medida en que nos encontremos sujetos a los requisitos de la FCC, cumplimos todos los actos que sean necesarios para cumplir con dichas disposiciones. Así mismo, nos encontramos sujetos a leyes estatales y municipales y a reglamentos de los lugares donde operamos y a la regulación de diversas autoridades municipales que operan los aeropuertos en los que tenemos presencia.

Concesiones y Permisos

A través de nuestras filiales Vuela Aviación y Vuela El Salvador, contamos con concesiones que nos autorizan a prestar servicios regulares de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo en Costa Rica y El Salvador, respectivamente.

El Certificado de Explotación de Vuela Aviación fue otorgado por el gobierno de Costa Rica el 9 de noviembre de 2016 y tiene vigencia hasta el 20 de diciembre de 2036. El Permiso de Operación de Vuela El Salvador fue otorgado por el gobierno de El Salvador el 23 de agosto de 2021, y permanece vigente hasta el 30 de mayo de 2029, y su renovación está actualmente en proceso.

Expropiación o requisa en El Salvador

De acuerdo con la ley salvadoreña y la concesión de Vuela El Salvador, el gobierno salvadoreño puede sustraer o embargar nuestros bienes, temporal o definitivamente, puede afectar los servicios aeronáuticos embargar nuestros bienes en El Salvador, específicamente cuando se declara el estado de emergencia en su área y se determina que nuestros bienes son de propiedad nacional estado de excepción en caso de desastres naturales, guerra, perturbaciones graves del orden público o en caso de peligro inminente para la seguridad nacional, la paz interior o la economía nacional. El gobierno salvadoreño debe indemnizarnos siguiendo los cálculos establecidos por la ley. Sin embargo, dicha ley no es clara en cuanto a cómo se determina la indemnización y la fecha de su pago.

Regulación en el Futuro

El Gobierno Mexicano, el de los EUA y otros gobiernos extranjeros pueden considerar y adoptar nuevas leyes, reglamentos y políticas en relación con una amplia gama de asuntos que podrían directa o indirectamente afectar los resultados de nuestra operación. No podemos prever que leyes, reglamentos, interpretaciones y políticas podrían ser

consideradas en el futuro, ni podemos juzgar que impacto tendría, en su caso, la implementación de cualesquiera de estas propuestas o cambios en nuestro negocio.

Regulación del Mercado

La Comisión Nacional Bancaria se creó en 1925 para regular la actividad bancaria, y la Comisión Nacional de Valores se creó en 1946 con el objeto de regular la actividad en el mercado de valores. En 1995 dichas entidades se fusionaron para formar la CNBV.

Entre otras cuestiones, la CNBV regula la oferta pública y la compraventa de valores, las empresas públicas y sus regímenes y los participantes en el mercado de valores en México (incluyendo casas de bolsa y la BMV), así mismo impone sanciones por el uso ilegal de información privilegiada y por otros incumplimientos a la Ley del Mercado de Valores. La CNBV regula el mercado de valores en México, la BMV y a los intermediarios de valores a través de su personal y su junta de gobierno compuesta de 13 miembros.

Ley del Mercado de Valores

La Ley del Mercado de Valores actual fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 30 de diciembre de 2005 y entró en vigor el 28 de junio de 2006. La Ley del Mercado de Valores modificó la legislación del mercado de valores en varios puntos importantes con el objeto de alinear la legislación mexicana con los estándares de valores y de gobierno corporativo vigentes en otras jurisdicciones, manteniendo mercados de valores más desarrollados.

En particular, la Ley del Mercado de Valores:

- establece la sociedad anónima promotora de inversión, una forma societaria que permite convenios entre accionistas, mediando derechos de primera oferta y del tanto, derechos de venta conjunta, vetos, disposiciones de no competencia y otros términos que mejoran los derechos de accionistas minoritarios;

- establece la sociedad anónima bursátil, como una forma societaria que se encuentra sujeta a los requisitos generales de la Ley General de Sociedades Mercantiles, pero sujeta a requisitos específicos para emisores de acciones registrados con la CNBV y listados en la BMV;

- incluye excepciones por colocaciones privadas dirigidas a inversionistas calificados e institucionales, y establece los requisitos que requieren cumplir los emisores y los colocadores para tener acceso a dichas excepciones;

- incluye una nueva regulación para ofertas públicas de compra, dividiéndolas en voluntarias y forzosas;

- establece estándares para la divulgación de tenencias aplicables a los accionistas de empresas públicas;

- amplia y fortalece las funciones del consejo de administración de las empresas públicas;

- define el rol del director general y de otros ejecutivos relevantes de empresas públicas;

- define los estándares aplicables al consejo de administración y las obligaciones y posibles responsabilidades y sanciones aplicables a los consejeros, al director general y a otros ejecutivos de las sociedades y a miembros del comité técnico y del comité de prácticas societarias (introduciendo los conceptos de deber de diligencia, deber de lealtad y ciertas salvaguardas para actos atribuibles a directores, miembros de comités y ejecutivos);

- reemplaza al comisario por un comité de auditoría y establece el comité de prácticas societarias con responsabilidades definidas;

- mejora los derechos de los accionistas minoritarios (incluyendo derecho de los accionistas a iniciar demandas);

- define sanciones aplicables en caso de incumplimientos a la ley;

- establece flexibilidad para permitir a casas de bolsa llevar a cabo ciertas actividades restringidas;
- regula las bolsas de valores, cámaras de compensación, futuros y mercados de derivados y las agencias de calificación;
- establece sanciones (incluido encarcelamiento) derivadas de violaciones de la Ley del Mercado de Valores y sus disposiciones;
- establece que las empresas públicas se consideran una sola unidad económica con las entidades que controlan;
- introduce conceptos tales como consorcios, grupos de personas o entidades vinculadas, control, partes relacionadas y capacidad para tomar decisiones;
- define las normas relativas a los tipos de valores que pueden ser ofrecidos por empresas públicas;
- establece disposiciones para recompra de acciones, y
- especifica los requisitos para la aplicación de medidas para evitar tomas de control.

En marzo de 2003, la CNBV emitió las Disposiciones de Carácter General y en septiembre de 2004 emitió ciertas Disposiciones De Carácter General aplicables a los intermediarios de valores. Las Disposiciones de Carácter General, que abrogaron varias circulares previamente expedidas por la CNBV, compilan las disposiciones aplicables a las obligaciones referentes a la oferta pública de valores y la presentación de información por parte de las emisoras, entre otras cuestiones.

Estándares de Registro y Listado

Para ofrecer valores al público en México, un emisor debe cumplir con requisitos cualitativos y cuantitativos. Solamente los valores que han sido registrados en el Registro Nacional de Valores, (RNV), conforme a la aprobación de la CNBV, pueden ser listados en la BMV. Adicionalmente, la BMV, ha creado un sistema de cotizaciones paralelo, denominado el sistema internacional de cotizaciones, (SIC), en donde los valores de deuda y capital emitidos por emisoras extranjeras pueden ser listados para su compra y venta por parte de inversionistas institucionales y acreditados. Los emisores listados en el SIC tienen requisitos de divulgación limitados y tienen la posibilidad de cumplir con sus obligaciones a través de un patrocinador, proporcionando información divulgada y disponible en su mercado nacional. Estos valores se pueden listar en el SIC si (i) los valores no se encuentran ya listados el RNV, (ii) el mercado de origen de la empresa que emite las acciones ha recibido, en función de sus características, reconocimiento de la CNBV, y (iii) los valores satisfacen los requisitos de listado de la bolsa de valores aplicable.

De conformidad con las Disposiciones de Carácter General, la BMV debe establecer los requisitos mínimos para el listado de las acciones de emisoras. Dichos requisitos se refieren a cuestiones tales como el historial operativo, la situación financiera y estructura del capital social de la emisora, así como límites mínimos para la circulación de los valores, entre otras cuestiones. De conformidad con las Disposiciones de Carácter General, la BMV deberá establecer los requisitos mínimos (incluyendo requisitos mínimos de cotización) para el mantenimiento del listado de las acciones de emisoras. Dichos requisitos se refieren a cuestiones tales como la situación financiera y la estructura del capital de las emisoras y las acciones listadas, entre otros. La CNBV puede dispensar el cumplimiento de algunos de estos requisitos en ciertas circunstancias. Además, algunos de estos requisitos son aplicables respecto a cada serie independiente de acciones.

La aprobación de la CNBV para el registro en el RNV no implica certificación o confirmación alguna relacionada con la calidad de la inversión de los valores, la solvencia del emisor, o la exactitud de cualquier información entregada a la CNBV o incluida en cualquier documento de la oferta.

La BMV puede verificar el cumplimiento de estos y otros requisitos en forma anual, semestral y trimestral, aunque también puede hacerlo en cualquier otro tiempo. La BMV debe informar a la CNBV los resultados de su revisión, y a su vez dicha información debe divulgarse al público inversionista. En el supuesto de que una emisora incumpla con alguno de dichos requisitos, la BMV exigirá a dicha emisora la presentación de un programa tendiente a subsanar el incumplimiento. En caso de que la emisora no presente dicho programa, de que dicho programa no resulte satisfactorio a juicio de la BMV, o de que no se presente un grado significativo de avance en la corrección del incumplimiento, la BMV podrá temporalmente suspender la cotización de la serie de acciones de que se trate. Además, en el supuesto de que la emisora no presente dicho programa o incumpla con el programa presentado, la CNBV podrá cancelar la inscripción de dichas acciones, en cuyo caso el accionista mayoritario o el grupo que ejerza el control de la emisora deberá llevar a cabo una oferta de compra para adquirir la totalidad de las acciones de la misma de conformidad con las reglas que se describen más adelante (conforme a las cuales todos los tenedores deben ser tratados en la misma forma).

Obligación de elaboración de informes

Las emisoras con valores listados están obligadas a presentar a la CNBV y a la BMV sus estados financieros trimestrales no auditados, sus estados financieros anuales auditados (junto con una explicación de los mismos) y otros informes periódicos. Las emisoras están obligadas a presentar la siguiente información a la CNBV:

- un informe anual que cumpla con los requisitos exigidos por las Disposiciones de Carácter General, a más tardar el 30 de abril de cada año;
- sus estados financieros trimestrales, dentro de los 20 días siguientes al cierre de cada uno de los primeros tres trimestres del año y de los 40 días siguientes al cierre del cuarto trimestre;
- información sobre los eventos relevantes;
- información y reportes en los que se describa las reestructuras corporativas tales como fusiones, escisiones o adquisiciones o venta de activos, a ser aprobadas por la asamblea de accionistas o el consejo de administración;
- información sobre las políticas con respecto a la utilización de los activos de la compañía respectiva (o sus subsidiarias) por personas relacionadas;
- detalles relacionados con los convenios entre accionistas; y,
- a partir de 2026, un informe anual relativo a cuestiones ASG con la información correspondiente al año 2025 y podrá incluir un aseguramiento de un auditor externo. La divulgación de información del año 2026 debe asegurarse al menos de manera limitada y la divulgación de información del año 2027 debe contar con un aseguramiento razonable de un auditor externo.

En cumplimiento a lo previsto en las Disposiciones de Carácter General, la BMV reformó su reglamento interno a fin de crear el Sistema Electrónico de Envío y Difusión de Información, (SEDI), para la transmisión de la información que debe presentarse a la BMV, llamado Sistema Electrónico de Comunicación con Emisoras de Valores, (EMISNET**).** Las emisoras con valores listados están obligadas a preparar y divulgar su información financiera y de otro tipo a través del EMISNET. Inmediatamente después de su recepción, la BMV pone a disposición del público inversionista toda la información financiera y de otro tipo.

Las disposiciones de Carácter General y el reglamento interno de la BMV exigen que las emisoras presenten a través del SEDI toda la información relacionada con cualquier evento o circunstancia relevante capaz de influir en el precio de sus acciones y en la decisión de los inversionistas de adquirir dichas acciones. Si los valores listados sufren movimientos inusitados, la BMV debe requerir a la emisora correspondiente para que informe de inmediato si conoce la causa que pudiera haber dado origen a dicho movimiento o, si la emisora desconoce la causa, para que presente una declaración a efecto de señalar que desconoce las causas de dicha volatilidad. Además, la BMV debe solicitar que las emisoras divulguen inmediatamente cualquier información sobre eventos relevantes cuando considere que la

información disponible no es suficiente, y debe ordenar a las emisoras que aclaren la información divulgada cuando ello resulte necesario. La BMV puede requerir a las emisoras para que confirmen o nieguen los eventos relevantes divulgados por terceros si estima que dichos eventos pueden afectar o influir en los valores cotizados. La BMV debe dar a la CNBV aviso inmediato de los requerimientos que efectúe. La CNBV también podrá formular cualquiera de dichos requerimientos directamente a las emisoras. Las emisoras pueden diferir la divulgación de eventos relevantes, siempre y cuando:

- adopten las medidas necesarias de confidencialidad (incluyendo el mantenimiento de un registro de las personas que se encuentren en posesión de información privilegiada y de la fecha en la que dicha persona tuvo conocimiento de dicha información);
- no se trate de actos, hechos o acontecimientos consumados;
- no exista información en medios de comunicación masiva que induzca a error o confusión respecto del evento relevante; y
- no existan movimientos inusitados en el precio o volumen de operación de los valores correspondientes.

Así mismo, si los valores de un emisor cotizan en la BMV y en una bolsa de valores del extranjero, el emisor deberá presentar la información que se encuentre obligado a presentar conforme a la legislación y a la regulación de la jurisdicción extranjera con la CNBV y la BMV.

Suspensión de Cotización

Adicionalmente a las facultades de la BMV conforme a su reglamento interno, de acuerdo con lo descrito anteriormente, la CNBV y la BMV pueden suspender la cotización de las acciones de una emisora con motivo de:

- la falta de divulgación de eventos relevantes; o
- cualquier cambio en la oferta, la demanda, el precio o el volumen negociado de dichas acciones que no sea consistente con el comportamiento histórico de las mismas y no se pueda explicar dichos movimientos exclusivamente con la información que haya sido divulgada al público de conformidad con las Disposiciones de Carácter General.

La BMV debe informar a la CNBV y al público inversionista de manera inmediata sobre la suspensión de cualquier cotización. Las emisoras pueden solicitar que la CNBV o la BMV levanten la suspensión de la cotización siempre y cuando acrediten que las causas que dieron origen a la suspensión han quedado subsanadas y que la emisora se encuentra en total cumplimiento con los requisitos aplicables en materia de presentación de la información periódica. En el supuesto de que dicha solicitud se apruebe, la BMV levantará la suspensión de que se trate bajo el esquema de operación que determine (que podrá ser un proceso de subasta para la determinación de los precios aplicables). En el supuesto de que la cotización de las acciones de una emisora se haya suspendido durante más de 20 días hábiles y la emisora haya obtenido el levantamiento de la suspensión sin necesidad de realizar una oferta pública, la emisora debe divulgar a través del SEDI las causas que dieron lugar a la suspensión.

Bajo la regulación aplicable, la BMV podrá considerar las medidas adoptadas por bolsas de valores extranjeras de suspender y/o reanudar la negociación de las acciones de un emisor, en los casos en que los valores en cuestión coticen simultáneamente en bolsas de valores ubicadas fuera de México.

Uso de la información privilegiada, restricciones en las operaciones con valores y ofertas de adquisición

La Ley del Mercado de Valores contiene regulación específica en relación con la utilización de la información privilegiada, incluyendo que las personas que tengan posesión de información que se considere como privilegiada deberán abstenerse de (i) directa o indirectamente llevar a cabo operaciones con los valores de aquella emisora, o con derivados respecto de dichos valores, cuyo precio de cotización podría ser afectado por dicha información, (ii) realizar recomendaciones o proporcionar asesoramiento a terceros para llevar a cabo operaciones con dichos valores y (iii)

revelar o comunicar dicha información privilegiada a terceros (excepto por personas a quienes dicha información deba ser revelada como resultado de su posición o encargo, como autoridades gubernamentales).

De conformidad con la Ley del Mercado de Valores, las siguientes personas deberán notificar a la CNBV las operaciones que realicen con valores listados de una emisora, ya sea trimestralmente o en una base de caso por caso:

- los miembros del consejo de administración de una emisora listada;
- los titulares del 10% o más del capital social de una emisora listada;
- los consejeros;
- los grupos que controlen el 25% o más del capital social de una emisora listada; y
- cualquier otra persona que tenga acceso a información privilegiada.

Estas personas adicionalmente deberán informar a la CNBV del efecto de las operaciones dentro de los tres días siguientes a su liquidación, o alternativamente, que las operaciones no han sido consumadas. Adicionalmente, las personas que cuenten con información privilegiada deberán abstenerse de adquirir o enajenar valores de la emisora dentro de los tres meses siguientes a la última venta o compra, respectivamente.

Asimismo, para efectos de preparar el reporte anual, tenedores del 1% o más de las acciones en circulación de una empresa pública deberán revelar su tenencia al emisor que corresponda.

Sujeto a ciertas excepciones, cualquier adquisición de las acciones de una empresa pública que, resulte en la adquisición de más del 10% pero menos del 30% de las acciones representativas del capital social de una emisora listada deberán de informar a la CNBV y a la BMV dicha adquisición a más tardar en el siguiente día hábil a partir de la adquisición.

Cualquier adquisición o enajenación de acciones por una persona que cuente con información privilegiada, que implique que dicha persona sea titular de un 5% o más adicional del capital social de la emisora o que reduzca su participación en un 5% o más, también deberá notificarse a la CNBV y a la BMV a más tardar el día siguiente a la adquisición o enajenación. Algunas de las personas que cuenten con información privilegiada también deberán notificar a la CNBV sobre las compras o ventas de acciones efectuadas en un periodo de tres meses o cinco días y que excedan de ciertos montos mínimos. La Ley del Mercado de Valores exige que valores convertibles, opciones y derivados que deban liquidarse en especie, deberán tomarse en cuenta en el cálculo de los porcentajes de participación accionaria en las empresas públicas.

La Ley del Mercado de Valores establece que los valores convertibles y los derivados que sean liquidados en especie deberán ser tomados en cuenta para determinar si cualesquiera de los porcentajes mencionados anteriormente son alcanzados.

Ofertas de Adquisición

La Ley del Mercado de Valores contiene disposiciones relacionadas con ofertas de adquisición y otras adquisiciones de acciones que se efectúen en México. Conforme a la Ley del Mercado de Valores, las ofertas de adquisición pueden ser voluntarias o forzosas. Las ofertas voluntarias o las ofertas en las que no es necesario que sean iniciadas o completadas de cierta forma, deberán realizarse a prorrata. En cualquier posible adquisición de acciones de una emisora listada que implique que el comprador sea titular del 30% o más pero menos de un porcentaje que resultaría en la obtención del control de las acciones con derecho a voto de dicha emisora, el comprador estaría obligado a realizar una oferta forzosa por (a) el porcentaje del capital social de la sociedad equivalente a la proporción de acciones ordinarias que se pretenda adquirir en relación con el total de éstas, o (b) por el 10% de dicho capital, lo que resulte mayor. Finalmente, en el supuesto de una posible adquisición de acciones que implique que el comprador adquiera acciones que le den el control de la compañía, el posible comprador estará obligado a llevar a cabo una oferta pública de compra por el 100% de las acciones representativas del capital social en circulación de dicha emisora (sin

embargo, bajo ciertas circunstancias la CNBV podría permitir una oferta por menos que el 100%). Dicha oferta deberá realizarse al mismo precio para todos los accionistas y para todas las clases de acciones. El consejo de administración, con la opinión del comité de auditoría y prácticas societarias, debe emitir su opinión respecto del precio aplicable a cualquier oferta de adquisición que resulte en un cambio de control, opinión que deberá tomar en consideración los derechos de los accionistas minoritarios y que podrá estar acompañada de una opinión emitida por un experto independiente. Los directores y ejecutivos de una empresa pública, respecto de la cual se ha hecho una oferta, deben revelar si cada uno de ellos venderá sus respectivas participaciones en la oferta pública.

Conforme a la Ley del Mercado de Valores, todas las ofertas públicas deben permanecer abiertas durante al menos 20 días hábiles y es requisito que las compraventas se hagan prorrateadas a todos los accionistas oferentes. La Ley del Mercado de Valores no permite el pago de montos a los accionistas controladores por encima del precio de oferta, salvo que estos montos sean completamente divulgados y son aprobados por el consejo de administración y pagados en relación con la obligación de no competencia u otras obligaciones similares de dichos accionistas. La ley también prevé excepciones a los requisitos de las ofertas públicas y específicamente, establece recursos para el incumplimiento de las reglas de la oferta pública (por ejemplo, la suspensión de los derechos de voto, la posible anulación de la compra, entre otros) y otros derechos disponibles para accionistas anteriores de la emisora.

Operaciones conjuntas y acciones con voto restringido o sin derecho al voto

La Ley del Mercado de Valores prohíbe a las emisoras la implementación de mecanismos a través de los cuales se ofrezcan al público inversionista, de manera conjunta, acciones ordinarias y, en su caso, de voto restringido o limitado o sin derecho a voto, salvo que estas últimas sean convertibles a ordinarias en un plazo máximo de cinco años, o en casos en los que en razón de la nacionalidad del titular, las acciones o valores que las representen, limiten el derecho de voto en cumplimiento de las disposiciones legales aplicables en materia de inversión extranjera. Adicionalmente, la emisión de acciones de voto limitado o sin derecho a voto no deberá exceder del 25% del capital social que se coloque entre el público inversionista. La CNBV podrá ampliar dicho límite en un 25% adicional, siempre y cuando las acciones de voto limitado o sin derecho a voto que representen más del 25% pero sin exceder del 25% de las acciones colocadas entre el público inversionista, sean convertibles a acciones ordinarias en un plazo máximo de cinco años a partir de la fecha inicial de cotización.

Medidas tendientes a prevenir la adquisición de acciones

La Ley del Mercado de Valores establece que las sociedades anónimas bursátiles podrán estipular en sus estatutos sociales cláusulas que establezcan medidas tendientes a prevenir la adquisición de acciones si dichas cláusulas (i) son aprobadas en asamblea general extraordinaria de accionistas en la cual no haya votado en contra el veinte por ciento o más del capital social representado por los accionistas presentes; (ii) no excluyen a uno o más accionistas distintos de la persona que pretenda obtener el control de los beneficios económicos que, en su caso, resulten de las referidas cláusulas; (iii) no restringen en forma absoluta la toma de control de la sociedad; y (iv) no contravienen lo previsto en esta Ley para las ofertas públicas forzosas de adquisición, ni hagan nugatorio el ejercicio de los derechos patrimoniales del adquirente.

Consejo de Administración y Comités

De conformidad con la Ley del Mercado de Valores, las emisoras deberán de tener un consejo de administración que no exceda de más de 21 consejeros propietarios, de los cuales el 25% debe calificar como consejeros independientes. Los consejeros independientes deben ser designados con base en su experiencia, habilidad, y reputación durante una asamblea de accionistas de la emisora; la asamblea de accionistas de la emisora determinará si un consejero es o no independiente, y dicha determinación podrá ser recusada por la CNBV. Separándose de los precedentes legislativos, la Ley del Mercado de Valores permite que los miembros del consejo de administración en función (en oposición a los accionistas) elijan, en ciertas circunstancias, y con efecto temporal, a nuevos miembros del consejo de administración.

El consejo de administración de una emisora debe reunirse cuando menos cuatro veces al año y sus principales obligaciones son:

- la determinación de las principales estrategias aplicables a la emisora;

- la aprobación de los lineamientos para el uso de activos corporativos;
- la aprobación, en lo individual, de operaciones con partes relacionadas, sujeta a ciertas excepciones limitadas;
- la aprobación de operaciones no frecuentes o inusuales y cualquier operación relacionada con la adquisición o venta de activos con un valor iguales, o en exceso, del 5% de los activos consolidados de la emisora, o que impliquen el otorgamiento de gravámenes o garantías, o la asunción de responsabilidades iguales, o en exceso, del 5% de los activos consolidados de la emisora;
- la aprobación de la designación o remoción del director general;
- las dispensas relacionadas con las oportunidades de negocio;
- la aprobación de las políticas contables y de control interno;
- la aprobación del reporte anual del director general y de las acciones que correspondan para subsanar las irregularidades; y
- la aprobación de las políticas de revelación de información.

Los consejeros tienen la obligación general de actuar en beneficio de la emisora sin favorecer a ningún accionista o grupo de accionistas.

La Ley del Mercado de Valores requiere la creación de uno o más comités que se encarguen de las funciones relacionadas con prácticas corporativas y de auditoría de la emisora. Estos comités deben ser integrados por al menos tres miembros designados por el consejo de administración y cada miembro debe ser independiente (excepto por comités de prácticas societarias para sociedades controladas por una persona o grupo que detente 50% o más del capital social en circulación, en cuyo caso la mayoría de los miembros debe ser independiente). El comité de auditoría (junto con el consejo de administración, el cual cuenta con deberes adicionales) reemplaza al comisario que requería la Ley de Sociedades Mercantiles en México.

El comité de prácticas corporativas está obligado a proporcionar opiniones al consejo de administración, solicitar y obtener opiniones de expertos independientes ajenos a la sociedad, convocar a asambleas de accionistas, proporcionar asistencia al consejo de administración en la elaboración de los reportes anuales y rendir un informe anual al consejo de administración.

La principal función del comité de auditoría es supervisar a los auditores externos de la emisora, analizar los reportes de los auditores externos, discutir los estados financieros anuales y, en su caso, recomendar su aprobación, informar al consejo de administración respecto a controles internos existentes, supervisar la ejecución de operaciones con partes relacionadas, requerir al director ejecutivo de la emisora preparar informes cuando sea necesario, informar al consejo de administración respecto a cualquier irregularidad que se encuentre, investigar incumplimientos de las políticas de sistemas operativos de control interno y auditoría, supervisar las actividades de los directores ejecutivos de la emisora, convocar asambleas de accionistas y proporcionar un informe anual al consejo de administración.

Deber de Diligencia y Lealtad

La Ley del Mercado de Valores también impone un deber de diligencia y lealtad a los consejeros (y miembros de comités y ejecutivos relevantes).

El deber de diligencia requiere, generalmente, que los consejeros obtengan suficiente información y estén suficientemente preparados para actuar en el mejor interés de la emisora. El deber de diligencia se cumple, principalmente, mediante (i) la solicitud y obtención de la emisora y sus ejecutivos de toda la información requerida para participar en discusiones, (ii) la obtención de información de terceros, (iii) al atender a las sesiones de consejo y al

revelar información material que se encuentre en su posesión. El incumplimiento de actuar con diligencia por uno o más consejeros, sujeta a los consejeros en cuestión a una responsabilidad solidaria con los demás directores involucrados en el acto, respecto de los daños y perjuicios causados a la emisora y sus subsidiarias, las cuales podrán ser limitadas en los estatutos sociales (excepto en los casos de mala fe o dolo).

El deber de lealtad consiste principalmente en el deber de mantener la confidencialidad de la información que reciban los consejeros en relación con el desempeño de sus obligaciones y el abstenerse de discutir o votar en asuntos donde el consejero tenga un conflicto de interés. Así mismo, el deber de lealtad es incumplido si un accionista o grupo de accionistas es notoriamente favorecido o si, sin la aprobación expresa del consejo de administración, el consejero toma ventaja de una oportunidad corporativa. El deber de lealtad también se incumple si un accionista o grupo de accionistas es notoriamente favorecido si un consejero revela información falsa o engañosa o no inscribe cualquier operación en los registros de la emisora que pueda afectar sus estados financieros.

El deber de lealtad también se considera como no cumplido si el consejero usa activos de la empresa o autoriza el uso de activos de la empresa en incumplimiento de las políticas de la emisora. El incumplimiento con el deber de lealtad sujeta al respectivo consejero a una responsabilidad solidaria respecto de los daños y perjuicios ocasionados a la emisora y sus subsidiarias. También existe responsabilidad si se generan daños y perjuicios como resultado de beneficios obtenidos por los consejeros o terceros que resulten de actividades realizadas por los consejeros. La responsabilidad por incumplimiento en el deber de lealtad no podrá ser limitada en los estatutos de la emisora, por medio de resolución en la asamblea de accionistas, ni de ninguna otra manera.

Las reclamaciones por el incumplimiento del deber de diligencia o el deber de lealtad podrán entablarse únicamente en beneficio de la emisora y únicamente por parte de la emisora o accionistas que representen por lo menos el 5% de acciones en circulación. Las reclamaciones podrán entablarse por los fiduciarios que emitan certificados de participación ordinarios o por los tenedores de estos, en cada caso si las acciones subyacentes representan al menos 5% de las acciones en circulación.

Como una salvaguarda para los consejeros, las responsabilidades señaladas anteriormente no resultarán aplicables si el consejero actúo de buena fe y (i) en cumplimiento con la legislación aplicable y los estatutos sociales, (ii) actúa con base en la información proporcionada por los ejecutivos o peritos terceros, cuya capacidad y credibilidad no podrá ser sujeta a una duda razonable, (iii) elige la alternativa más adecuada de buena fe o en un caso cuando los efectos negativos de dicha decisión pudieron no ser predecibles, basado en información disponible en ese momento y (iv) los actos se realizaron en cumplimiento de resoluciones aprobadas en la asamblea de accionistas.

De conformidad con la Ley del Mercado de Valores, el director general y los directivos de alto nivel también deberán actuar en beneficio de la sociedad y no de un accionista o grupo de accionistas. Principalmente, los ejecutivos deberán someter al consejo de administración la aprobación de las principales estrategias de negocio, someter al comité de auditoría propuestas relacionadas con sistemas de control interno, revelar toda la información material al público y mantener sistemas adecuados contables y de registros y mecanismos de control interno.

Divulgación de los Convenios de Accionistas

Cualquier convenios de accionistas que contengan cláusula de no competir, cualquier acuerdo relacionado con la venta, transferencia o el ejercicio de derechos de preferencia, cualesquier acuerdo que permita la venta y contra de acciones, derechos de voto y venta de acciones en una oferta pública deberá ser notificado a la Compañía dentro de los cinco días hábiles siguientes a su celebración para permitir a la Compañía la divulgación de dichos acuerdos a los inversionistas a través de los mercados de valores en los cuales se coticen sus valores y para hacerlo público en el reporte anual preparado por la compañía. Estos acuerdos (i) estarán disponibles para la revisión del público en las oficinas de la compañía, (ii) no podrán ejercerse en contra de la Compañía y un incumplimiento de dichos acuerdos no afectará la validez del voto en una asamblea de accionistas, y (iii) solo serán efectivos entre las partes del mismo una vez que hayan sido divulgados al público.

Misceláneos

La Ley del Mercado de Valores también establece que cualquier operación o serie de operaciones que, durante cualquier ejercicio social, representen el 20% o más de los activos consolidados de la emisora deberán ser consideradas y aprobadas por una asamblea de accionistas de la emisora.

Adicionalmente al derecho otorgado a los accionistas minoritarios de una emisora que representen el 5% o más de las acciones en circulación de iniciar una reclamación en contra de los consejeros por incumplimiento al deber de diligencia o deber de lealtad, la Ley del Mercado de Valores reconoce el derecho de los accionistas que representan el 10% o más de las acciones en circulación de designar a un consejero y convocar a una asamblea de accionistas, y solicitar que el voto en resoluciones sobre las cuales no recibieron información suficiente sean pospuestas. Los tenedores del 20% o más de las acciones en circulación con derecho a voto podrán buscar la declaración judicial de nulidad de las resoluciones tomadas si la reclamación se presenta dentro de los 15 días siguientes a la conclusión de la asamblea en la cual se haya tomado dicha resolución, en el entendido de que (i) la resolución reclamada incumple con la legislación mexicana o los estatutos sociales de la sociedad, (ii) los accionistas que se oponen a dicha resolución no asistieron a la asamblea o votaron en contra de la resolución reclamada, y (iii) los accionistas que se oponen a la resolución entreguen fianza para asegurar el pago de cualesquier daños que la compañía pueda sufrir como resultado de la suspensión de la resolución en caso de que se determine en contra de los accionistas que se opongan a la resolución respectiva; estas disposiciones han sido invocadas muy pocas veces en México y, como resultado, cualquier acción que pueda ser tomada por una corte competente es incierta.

Cambio Climático

Ver “Regulación Ambiental” en esta sección y “Factores de Riesgo – Riesgos Relacionados con la Industria de la Aviación”.

Recursos humanos:

Recursos humanos

Empleados

Creemos que tener trabajadores bien capacitados y motivados impacta en nuestro potencial de crecimiento y en la calidad del servicio que prestamos. Es por ello que invertimos un significativo esfuerzo en la selección y capacitación de los individuos que consideramos como los más calificados para formar parte de nuestra empresa y aquellos que puedan encajar dentro de nuestra cultura de servicio al cliente, meritocracia y eficiencia en operaciones.

Al 31 de diciembre de 2024, teníamos 6,901 empleados, de los cuales 1,339 eran pilotos, 2,512 sobrecargos, 222 operadores en tierra, 809 personal de aeropuerto y de servicio al cliente, 640 personal de mantenimiento, 61 personal de despacho, 1318 directivos y personal administrativo 5,024 de nuestros empleados. 73% están afiliados al Sindicato de Trabajadores de la Industria Aeronáutica, Similares y Conexos de la República Mexicana-STIAS y el 27% restante del personal no es sindicalizado.

Volaris recién firmo un nuevo Contrato Colectivo de Trabajo por un plazo de cuatro años para prestaciones y salarios; acordando el incremento en prestaciones y salario que aplicará en cada uno de estos próximos cuatro años. Se cuenta con una buena relación con todo los trabajadores y Sindicato y no se ha tenido ningún conflicto, paro o huelgas laborales.

La siguiente tabla muestra el número de empleados por categoría y los empleados por aeronave al final de cada periodo señalado:

	Por los años terminados al 31 de diciembre de		
Empleados	**2022**	**2023**	**2024**
Pilotos	1,463	1,427	1,339
Sobrecargos	2,819	2,748	2,512
Operadores en tierra	152	196	222
Personal de aeropuerto y servicio al cliente [1]	1,020	972	809
Personal de mantenimiento	847	574	640
Personal de despacho	-	-	61
Personal directivo y administrativo	1,063	1,281	1,318
Total	7,364	7,198	6,901
Empleados promedio por aeronave al final de cada periodo [2]	60	54	44

[1] Durante los años terminados 2022, 2023 y 2024, los empleados considerados agentes de tráfico fueron 844, 650 y 470, respectivamente.

[2] Los agentes de tráfico se consideran al 60.0% ETC (Equivalente a Tiempo Completo) para este cálculo, ya que son empleados de medio tiempo.

Proporcionamos entrenamiento exhaustivo a nuestros pilotos, sobrecargos, personal que tiene contacto con el cliente y personal técnico, mismo que cumple con los estándares mexicanos e internacionales. Hemos implementado iniciativas de responsabilidad para empleados tanto en el momento de contratación como de forma continua a efecto de mantener la calidad de nuestra flota y nuestro servicio al cliente.

Nuestra estrategia de compensación consiste en mantener a empleados talentosos y motivados y está diseñada para alinear los intereses de los empleados con los nuestros. Todos nuestros empleados, incluyendo pilotos, sobrecargos, personal de tierra y directivos, se encuentra sujeto a un sistema de compensación variable, mismo que se encuentra encaminado a promover la eficiencia, el desempeño operativo y resultados redituables. Adicionalmente, no existe compensación basada en la antigüedad entre nuestros pilotos con la finalidad de fomentar la meritocracia.

Desempeño ambiental:

DESEMPEÑO AMBIENTAL

Para una descripción sobre el desempeño ambiental de Volaris, ver “Actividad Principal – Legislación aplicable y situación tributaria.”

Información de mercado:

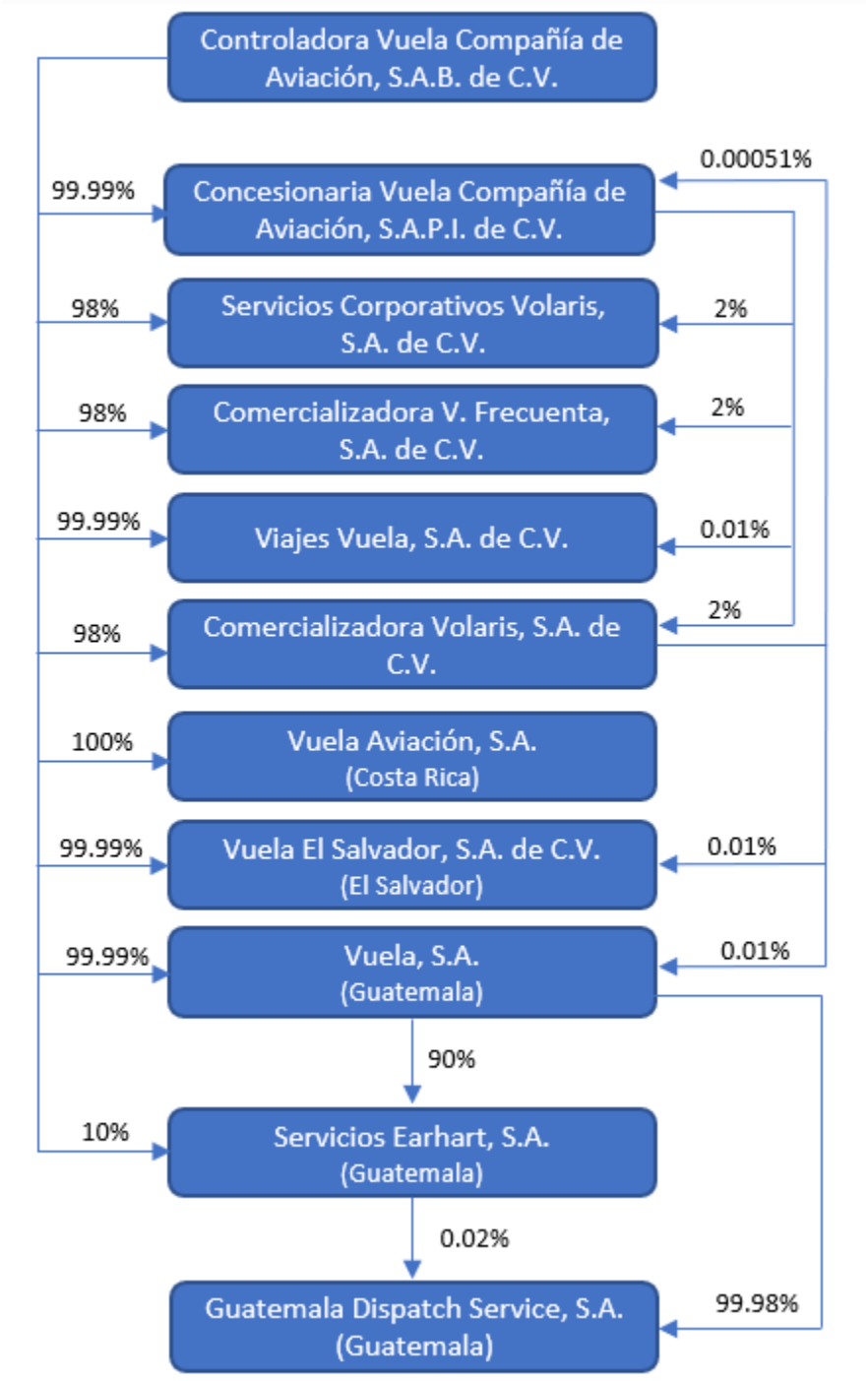
INFORMACIÓN DE MERCADO

Para una descripción sobre la información de Volaris, ver “Actividad Principal – Información de Mercado.”

Estructura corporativa:

Estructura Corporativa

El siguiente diagrama resume la estructura corporativa de Volaris y sus subsidiarias, así como el porcentaje de participación y votación en cada una de dichas subsidiarias a la fecha del presente Reporte Anual:



Volaris Opco es nuestra subsidiaria de operación aérea en México y los EUA. Comercializadora se encarga principalmente en nuestro programa de lealtad y otros asuntos comerciales, incluyendo mercadotecnia y publicidad. Volaris Opco, Volaris y Servicios Corporativos emplean a ciertos empleados. Servicios Corporativos presta servicios especializados a nuestras afiliadas. Viajes Vuela presta servicios de agencia de viajes y Comercializadora V. Frecuenta no ha iniciado operaciones y es posible que se dedique a brindar servicios complementarios relacionados con viajes aéreos. Estas subsidiarias están constituidas en México. Vuela es nuestra subsidiaria de operación en Guatemala y Servicios Earhart se encarga de la contratación de ciertos de nuestros empleados en Guatemala. Vuela, Servicios Earhart y GDS están constituidas en Guatemala. Vuela Aviación es nuestra subsidiaria de operación en Costa Rica. Vuela El Salvador es nuestra subsidiaria de operación en El Salvador.

El 5 de octubre de 2021 se firmó un contrato de cesión / compraventa de acciones donde la Compañía a través de las subsidiarias Vuela y Servicios Earhart. Vuela adquirió cuatro acciones que representan el 80% del capital suscrito y pagado de GDS, mientras que Servicios Earhart adquirió una acción que representa el 20% del capital suscrito y pagado de GDS. El 13 de junio de 2022 aumentamos el capital de GDS y emitimos 5,790 nuevas acciones, todas ellas adquiridas por nuestra filial Vuela. Las acciones actuales de Vuela representan el 99.98% del capital suscrito capital de GDS, mientras que la participación actual de Servicios Earhart representa el 0.02% del capital suscrito de GDS. GDS cuenta con un Certificado de Operador de Servicios de Naturaleza Técnica Aeronáutica y un Certificado/Contrato de Explotación, expedidos por la Dirección General de Aeronáutica Civil de Guatemala, con vencimiento el día 26 de julio de 2026.

Adicionalmente, con base en la NIIF 10 *Estados Financieros Consolidados* ejercemos control sobre los Fideicomisos que se describen a continuación:

- **Fideicomisos de anticipos para la compra de aeronaves.** Hemos asignado los derechos y obligaciones de nuestro acuerdo de compra con Airbus con respecto a ciertas aeronaves, incluyendo la obligación garantizada de hacer anticipos para la compra de aeronaves en virtud de dicho acuerdo, a ciertos fideicomisos mexicanos con el propósito de financiar dichos anticipos. Estos fideicomisos son los siguientes:

Nombre	Actividad principal	País	% de participación 2024
CIBanco, S. A., Institución de Banca Múltiple, Fideicomiso CIB/3853	Financiamiento de anticipos para compra de aeronaves	México	100.00%
CIBanco, S. A., Institución de Banca Múltiple, Fideicomiso CIB/3855	Financiamiento de anticipos para compra de aeronaves	México	100.00%
CIBanco, S. A., Institución de Banca Múltiple, Fideicomiso CIB/3866	Financiamiento de anticipos para compra de aeronaves	México	100.00%
CIBanco, S. A., Institución de Banca Múltiple, Fideicomiso CIB/3867	Financiamiento de anticipos para compra de aeronaves	México	100.00%
CIBanco, S. A., Institución de Banca Múltiple, Fideicomiso CIB/3921	Financiamiento de anticipos para compra de aeronaves	México	100.00%

- **Fideicomiso para la primera emisión de Certificados Bursátiles Fiduciarios.** El 20 de junio de 2019, nuestra subsidiaria Volaris Opco emitió 15,000,000 de Certificados Bursátiles Fiduciarios bajo la clave de pizarra VOLARCB 19 por la cantidad de Ps.1,500 millones de pesos mexicanos (EUA $78.5 millones al 20 de

junio 2019, con base al tipo de cambio de Ps.19.10 por EUA $1) a través del Fideicomiso Irrevocable número CIB/3249 constituido por Volaris Opco. El monto de la emisión es parte de un programa aprobado por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores de México por un monto de hasta Ps.3,000 millones de pesos mexicanos (EUA $157.1 millones al 20 de junio 2019, con base al tipo de cambio de Ps.19.10 por EUA $1). Esta emisión fue totalmente liquidada el 20 de junio de 2024.

- **Fideicomiso para la segunda emisión de Certificados Bursátiles Fiduciarios.** El 13 de octubre de 2021, nuestra subsidiaria Volaris Opco emitió 15,000,000 de Certificados Bursátiles Fiduciarios bajo la clave de pizarra VOLARCB 21L por la cantidad de Ps.1,500 millones de pesos mexicanos (EUA $72.1 millones al 13 de octubre de 2021, con base al tipo de cambio de Ps.20.80 por EUA $1) a través del Fideicomiso Irrevocable número CIB/3249 constituido por Volaris Opco. El monto de la emisión es parte de un programa autorizado por la CNBV por una cantidad de hasta Ps.3,000 millones de pesos mexicanos (EUA $144.2 millones al 13 de octubre de 2021, con base al tipo de cambio de Ps.20.80 por EUA $1).

- **Fideicomiso para la tercera emisión de Certificados Bursátiles Fiduciarios.** El 28 de septiembre de 2023, nuestra subsidiaria Volaris Opco emitió 15,000,000 de Certificados Bursátiles Fiduciarios bajo la clave de pizarra VOLARCB 23 por la cantidad de Ps.1,500 millones de pesos mexicanos (EUA $85.8 millones al 28 de septiembre de 2023, con base al tipo de cambio de Ps.17.47 por EUA $1) a través del Fideicomiso Irrevocable número CIB/3249 constituido por Volaris Opco. El monto de la emisión es parte de un programa autorizado por la CNBV por una cantidad de hasta Ps.5,000 millones de pesos mexicanos (EUA $286.2 millones al 28 de septiembre de 2023, con base al tipo de cambio de Ps.17.47 por EUA $1).

Nombre	Actividad principal	País	% Participación 2024
Fideicomiso irrevocable de administración número CIB/3249 “Fideicomiso administrativo”	Fideicomiso de administración de valores respaldados por activos	México	100.00%

- **Fideicomisos de pagos basados en acciones.** Hemos estructurado los siguientes fideicomisos de pagos basados en acciones:

Nombre	Actividad principal	País	% Participación 2024
Fideicomiso irrevocable de administración número F/745291 “Fideicomiso administrativo	Administración de acciones	México	100.00%
Fideicomiso de administración número CIB/3081 “Fideicomiso administrativo”	Administración de acciones	México	100.00%

- **Fideicomisos de administración de aeronaves.** Hemos estructurado los siguientes fideicomisos de administración de aeronaves:

Nombre	Actividad principal	País	% Participación 2024
Bank of Utah, Fideicomiso N503VL	Fideicomiso de administración de aeronaves	México	100.00%
Bank of Utah, Fideicomiso N504VL	Fideicomiso de administración de aeronaves	México	100.00%

- Consolidación por control

Nombre	Actividad principal	País
North Star Financing Limited (1) (SPV)	Sociedad privada limitada por acciones	Irlanda

(1) Al 31 de diciembre de 2024, la Compañía no tiene participación accionaria en North Star Financing Limited. Sin embargo, la administración ha determinado que la Compañía ejerce control sobre la entidad de conformidad con la NIIF 10 *Estados Financieros Consolidados*. A partir del 19 de diciembre de 2024 se constituyó la sociedad privada limitada a sus acciones

Planes de Retención a Largo Plazo

MIP II

El valor en libros del pasivo correspondiente a los DASA al 31 de diciembre de 2022, 2023 y 2024 fue de EUA $1.6 millones, EUA $1.4 millones y EUA $0.1 millones, respectivamente. El costo de compensación se reconoce en nuestros estados consolidados de resultados en el rubro de salarios y beneficios durante el período de servicio. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2022, 2023 y 2024, reconocimos un beneficio por EUA $4.4 millones, EUA $0.1 millones y EUA $1.1 millones, respectivamente, asociados con estos DASA en nuestros estados consolidados de resultados. Durante 2022, 2023 y 2024 no se ejercieron DASA.

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

El número de acciones que mantiene el fiduciario al 31 de diciembre de 2022 era de 5,945,417; 669,834 acciones tenían un precio de Ps.33.80; 610,848 acciones tenían un precio de Ps.32.23; 2,458,827 acciones tenían un precio de Ps.9.74; 807,255 acciones tenían un precio de Ps.16.80; 586,263 acciones tenían un precio de Ps.16.12 y 812,390 acciones para otorgamiento futuro.

El número de acciones que mantiene el fiduciario al 31 de diciembre de 2023 era de 4,781,769, de las cuales tres acciones tenían un precio de Ps.26.29; 586,263 acciones tenían un precio de Ps.16.12; 807,255 acciones tenían un precio de Ps.16.80; 2,107,566 acciones tenían un precio de Ps.9.74; 610,848 acciones tenían un precio de Ps.32.23; 669,834 acciones tenían un precio de Ps.33.80.

El número de acciones que mantiene el fiduciario al 31 de diciembre de 2024 era de 3,388,251, de las cuales tres acciones tenían un precio de Ps.26.29; 2,107,566 acciones tenían un precio de Ps.9.74; 610,848 acciones tenían un precio de Ps.32.23; 669,834 acciones tenían un precio de Ps.33.80.

Durante 2024, no se cumplieron ciertas condiciones; por lo tanto, los ejecutivos no ejercieron la opción de compra de las acciones. De acuerdo con los términos del plan, Controladora está autorizada a recibir los fondos de la venta de dichas acciones. El número de acciones anuladas al 31 de diciembre de 2024 fue de 1,393,518.

En abril de 2023, nuestra Asamblea General Ordinaria Anual de Accionistas modificó los términos del BoDIP. A partir de 2023, ciertos miembros del Consejo de Administración recibirán beneficios adicionales a través de un plan basado en acciones, administrado por el Fideicomiso LTIP. Estos beneficios son entregados a los beneficiarios una vez que se cumplan las condiciones establecidas.

Al 31 de diciembre de 2023, el fiduciario poseía 370,860 acciones cuyo precio era de Ps.21.14.

Al 31 de diciembre de 2024, el fiduciario poseía 588,205 acciones cuyo precio era de Ps.13.27.

Plan de incentivos a largo plazo

Durante 2010, adoptamos un plan de incentivos 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 los años terminados el 31 de diciembre de 2013 y 2012, registramos Ps.6.3 millones (EUA $482 mil al 31 de diciembre de 2013, basado en un tipo de cambio de Ps.13.07 por EUA $1) y Ps.6.5 millones (EUA $500 mil al 31 de diciembre de 2012, basado en un tipo de cambio de Ps.13.01 por EUA $1), respectivamente, como bonos como parte del rubro 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), cada uno como se describe más adelante.

Liquidable con instrumentos de capital

En noviembre de 2014, establecimos un plan de incentivos a largo plazo mediante el cual a ciertos ejecutivos clave de la Compañía les fue otorgado un bono especial por un monto de Ps.10.8 millones (EUA $797 mil al 11 de noviembre de 2014, con base en un tipo de cambio de Ps.13.58 por EUA $1) para ser utilizado en la compra de nuestras acciones Serie A.

El bono por un monto de Ps.7.1 millones (EUA $520 mil, con base al tipo de cambio de Ps.13.58 por EUA $1 al 11 de noviembre de 2014) neto de impuestos, fue transferido el 11 de noviembre de 2014, de acuerdo con las instrucciones de cada ejecutivo, al fideicomiso administrativo para la adquisición de acciones Serie A 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, Controladora y Concesionaria podrán recibir los recursos de la venta de las acciones.

El Fideicomiso Administrativo realiza un seguimiento del balance contable de cada uno de los ejecutivos clave será monitoreado por el fideicomiso administrativo. Los objetivos del Fideicomiso Administrativo son adquirir acciones Serie A a nombre de los ejecutivos clave y administrar dichas acciones otorgadas a dicho ejecutivo clave con base en las instrucciones que establezca el Comité Técnico.

Debido a que el fideicomiso administrativo es controlado y por lo tanto consolidado por Controladora, las acciones adquiridas en el mercado y mantenidas por el fideicomiso administrativo son presentadas para propósitos contables como acciones en tesorería en el estado consolidado de cambios en el patrimonio.

En noviembre de 2022, 2023 y 2024, las extensiones al plan de incentivos a largo plazo fueron aprobados respectivamente por los accionistas y el consejo de administración de la Compañía, respectivamente. El costo total de las extensiones aprobado fue de de EUA $5.7 millones (EUA $3.7 millones neto de retención de impuestos), EUA $5.7 millones (EUA $3.7 millones neto de retención de impuestos) y EUA $5.8 millones (EUA $3.8 millones neto de retención de impuestos), respectivamente. Bajo los términos de este plan ciertos empleados clave de la Compañía se les otorgó una bonificación especial, la cual fue transferida al fideicomiso administrativo para la compra de acciones Serie A.

Durante el 2022, 2023 y 2024, reconocimos EUA $5.1 millones, EUA $6.0 millones y EUA $6.3 millones, respectivamente, como costo de compensación asociados con el plan de incentivos a largo plazo en nuestros estados consolidados de resultados.

Durante los años terminados el 31 de diciembre 2022, 2023 y 2024 algunos empleados clave dejaron la Compañía; por lo tanto, las condiciones para la irrevocabilidad de las acciones a ser otorgadas no fueron cumplidas. De acuerdo con el plan, Servicios Corporativos, Controladora y Concesionaria tienen derecho para recibir los fondos de la venta de dichas acciones, el número de acciones anuladas al 31 de diciembre de 2022, 2023 y 2024 se tenían 103,712, 330,453 y 0, respectivamente. Al 31 de diciembre de 2022, 2023 y 2024, 6,579,214 acciones, 9,163,300 acciones y 10,492,330 acciones, respectivamente se encuentran depositadas en el fideicomiso con base en este plan. Todas las acciones otorgadas se consideran no entregadas. Dichas acciones se encuentran en tesorería y son consideradas en circulación para efectos del cálculo de la utilidad por acción diluida.

Descripción de los principales activos:

Flota

Ver “Descripción del Negocio – Actividad Principal - Flota”.

Instalaciones

Arrendamos todas nuestras instalaciones en cada uno de los aeropuertos en que prestamos servicios. Nuestros arrendamientos en las terminales para la prestación de servicios a los clientes incluyen mostradores de boletos y espacio en salas, área de soporte de operaciones y oficinas para servicio de equipaje, dichos arrendamientos generalmente son por plazos de uno a tres años y contienen cláusulas de ajustes periódicos de las rentas. Esperamos renovar dichos arrendamientos o encontrar espacios alternos que nos permitan continuar prestando nuestros servicios. Bajo los términos de estos arrendamientos, también somos responsables por los gastos y servicios relacionados con el mantenimiento, seguros y otros gastos relacionados con las instalaciones. También hemos celebrado contratos de uso en cada uno de los aeropuertos que atendemos mismas que nos otorgan el uso no exclusivo de pistas, pistas de rodajes y otras instalaciones. Las tarifas por aterrizaje conforme a estos contratos se basan en el número de aterrizajes y el peso de la aeronave. Adicionalmente, subarrendamos un hangar en el aeropuerto de Tijuana y una plataforma adicional, el cual vence el 30 de junio de 2027 y el 1 de julio de 2031, respectivamente.

Nuestras oficinas corporativas principales se encuentran en la Ciudad de México en Av. Antonio Dovalí Jaime No. 70, torre B, piso 13, Colonia Zedec Santa Fe, México, Ciudad de México C.P. 01210, la cual consiste en 6,656 metros cuadrados conforme a un contrato de arrendamiento que termina en junio 2031.

Procesos judiciales, administrativos o arbitrales:

PROCESOS JUDICIALES, ADMINISTRATIVOS O ARBITRALES

Estamos sujetos a varios procedimientos legales en el curso ordinario de nuestro negocio que creemos que son incidentales para la operación de nuestro negocio. Creemos que el resultado de los procedimientos en los que actualmente somos parte no tendrá, individual o en conjunto, un efecto material adverso en nuestros estados financieros consolidados.

Ciertos procedimientos legales y reclamos pueden requerir que incurramos en ciertas obligaciones financieras. Con base en las pretensiones de los demandantes, al 31 de diciembre de 2022, 2023 y 2024, estas posibles contingencias ascienden a un total de EUA $7.8 millones, EUA $29.4 millones y EUA $37.1 millones (EUA $2.1 millones relacionados con asuntos legales, EUA $5.0 millones relacionados con asuntos laborales y EUA $30.0 millones, relacionados con asuntos referentes a otras contribuciones), respectivamente.

Volaris no se encuentra en alguno de los supuestos establecidos en los artículos 9 y 10 de la Ley de Concursos Mercantiles y no ha sido declarada en concurso mercantil.

Acciones representativas del capital social:

ACCIONES REPRESENTANTIVAS DEL CAPITAL SOCIAL

Estructura Accionaria

El 11 de diciembre de 2020 llevamos a cabo la liquidación de la oferta pública primaria subsecuente (*follow-on*) en la que ofrecimos 134,000,000 de CPOs, en forma de ADSs con un precio de EUA $11.25 por ADS en los EUA y otros países fuera de México, de conformidad con nuestra declaración de registro con la SEC. En relación con dicha emisión, los colocadores ejercieron su opción de sobreasignación de hasta 20,100,000 CPOs adicionales en la forma de ADSs completando, una emisión total de 154,100,000 CPOs en forma de ADSs.

El 22 de noviembre de 2023 los accionistas extranjeros de Volaris, concluyeron la conversión de 57,513,873 (cincuenta y siete millones quinientos trece mil ochocientos setenta y tres) acciones Serie B representativas del capital social por igual número de acciones Serie A, las cuales, en virtud de ser accionistas extranjeros, fueron entregadas a través de S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V., y afectadas al Fideicomiso emisor de CPOs No. 80676 constituido por Volaris con el Fiduciario. En consecuencia, ya no contamos con acciones serie B. Para mayor información ver la sección Estatutos Sociales y otros Convenios – Capital Social".

Al 31 de diciembre de 2024, el capital social suscrito y pagado de Volaris asciende a la suma de EUA $248,277,681.97 (doscientos cuarenta y ocho millones doscientos setenta y siete mil seiscientos ochenta y un dólares 97/100 centavos). Las acciones representativas del capital social están divididas de la siguiente forma:

- La Clase "I" Serie "A" integrada por 24,180 (veinticuatro mil ciento ochenta) acciones ordinarias y nominativas; y
- La Clase "II" Serie "A" integrada por 1,165,952,497 (mil ciento sesenta y cinco millones novecientas cincuenta y dos mil cuatrocientas noventa y siete) acciones ordinarias y nominativas.
- La Clase "I" Serie "B" integrada por 0 (cero) acciones ordinarias y nominativas; y
- La Clase "II" Serie "B" integrada por 0 (cero) acciones ordinarias y nominativas.

Asimismo, Volaris tiene registrados títulos denominados ADSs emitidos, cada uno, con base en 10 de los referidos CPOs.

Ninguna proporción del capital ha sido pagada en especie en los últimos tres ejercicios.

El monto del capital social no ha sido reducido en los últimos tres ejercicios.

Dividendos:

DIVIDENDOS

No hemos pagado dividendos en el pasado y no esperamos decretar dividendos en el futuro inmediato. Actualmente tenemos la intención de retener ganancias adicionales para financiar nuestras operaciones y crecimiento. Cualquier política futura para el pago de dividendos será aprobada en asamblea de accionistas con la recomendación de nuestro consejo de administración y dependerá de nuestras ganancias, situación financiera, resultados de

operación, requerimientos de capital y restricciones contractuales o regulatorias en el pago de dividendos, y demás factores que nuestros accionistas consideren relevantes. Adicionalmente, podríamos no pagar dividendo alguno a menos que dichos dividendos sean pagados de nuestra cuenta de utilidades netas y los estados financieros incluyan dichas utilidades netas y que el pago de dividendos sea aprobado mediante resolución de la asamblea de accionistas. Así mismo, la línea de crédito revolvente que tenemos con Banco Santander México y Bancomext podría limitar nuestra facultad de decretar y pagar dividendos en caso de incumplimiento con los términos de pago conforme a la misma. Ver “Dividendos” y “Comentarios y análisis de la administración sobre la situación financiera y los resultados de operación - Contratos de Crédito”.

Conforme a la legislación mexicana por lo menos el 5% de las utilidades netas de cada año (deduciendo el reparto de utilidades y demás deducciones necesarias conforme a la legislación mexicana) debe destinarse a la reserva legal, hasta que el importe de dicha reserva sea igual al 20% del capital social de tiempo en tiempo (con ajuste por inflación). Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2022, 2023 y 2024 no incrementamos dicha reserva. Al 31 de diciembre de 2022, 2023 y 2024, la reserva legal ascendía a EUA $17,363 mil o 8.5%, respectivamente de nuestro capital social.

Las sociedades mexicanas solamente podrán decretar dividendos sobre las utilidades (incluyendo utilidades retenidas después de que todas las pérdidas sean absorbidas o pagadas), después de la asignación del porcentaje respectivo para la reserva legal y solamente en caso de que los accionistas hayan aprobado los estados financieros anuales del que derivan dichas utilidades y el pago de dividendos. El fondo de reserva legal deberá ser contabilizado de manera individual para cada sociedad, no de manera consolidada. El nivel de ingresos disponibles para el pago de dividendos se determina conforme a las NIIF. Nuestras subsidiarias requieren destinar utilidades para su respectivo fondo de reserva antes de pagarnos dividendos.

Aquellos dividendos pagados de las utilidades de una sociedad que no hubieran sido sujetas al impuesto sobre la renta se encontrarán sujetos al impuesto respectivo pagadero por nosotros a nivel corporativo. Las sociedades tienen derecho a aplicar dichos impuestos en la distribución de utilidades como un crédito en contra del impuesto sobre la renta correspondiente al ejercicio social en el que el dividendo fue pagado o en contra del impuesto sobre la renta de los dos ejercicios fiscales siguientes a la fecha en la que el dividendo fue pagado. Los dividendos pagados de las utilidades de la sociedad que han sido sujetos a impuestos sobre la renta no estarán sujetos al impuesto sobre la renta a nivel corporativo. A partir del 1 de enero 2014 los dividendos pagados a favor de personas físicas residentes en México y extranjeros provenientes de utilidades generadas están sujetas a una retención del 10% de impuesto sobre la renta.

En el supuesto que decretemos pago de dividendos, estos serían en pesos. En relación con los CPOs representados por ADSs, los dividendos en efectivo serían pagaderos al depositario y, sujeto a los términos del Contrato de Depósito, convertidos y pagaderos en dólares al tipo de cambio de ese momento, neto de gastos de conversión y retención de impuestos aplicable en México.

[424000-N] Información financiera

Concepto	Periodo Anual Actual USD 2024-01-01 - 2024-12-31	Periodo Anual Anterior USD 2023-01-01 - 2023-12-31	Periodo Anual Previo Anterior USD 2022-01-01 - 2022-12-31
Ingresos	3,141,876,000.0	3,258,973,000.0	2,847,190,000.0
Utilidad (pérdida) bruta	3,141,876,000.0	3,258,973,000.0	2,847,190,000.0
Utilidad (pérdida) de operación	413,222,000.0	222,710,000.0	43,689,000.0
Utilidad (pérdida) neta	126,375,000.0	7,819,000.0	(80,224,000.0)
Utilidad (pérdida) por acción básica	0.11	0.01	(0.07)
Adquisición de propiedades y equipo	583,075,000.0	480,753,000.0	347,147,000.0
Depreciación y amortización operativa	593,050,000.0	496,311,000.0	417,929,000.0
Total de activos	5,703,710,000.0	5,145,972,000.0	4,467,653,000.0
Total de pasivos de largo plazo	3,568,639,000.0	3,281,795,000.0	2,813,176,000.0
Rotación de cuentas por cobrar	0	0	0
Rotación de cuentas por pagar	0	0	0
Rotación de inventarios	0	0	0
Total de Capital contable	364,813,000.0	242,594,000.0	234,737,000.0
Dividendos en efectivo decretados por acción	0	0	0

Descripción o explicación de la Información financiera seleccionada:

INFORMACIÓN FINANCIERA SELECCIONADA

Este reporte anual incluye nuestros estados financieros consolidados auditados al 31 de diciembre de 2022, 2023, y 2024 para cada uno de los tres años que terminaron al 31 de diciembre de 2022, 2023 y 2024, los cuales han sido preparados de conformidad con las Normas de Contabilidad NIIF (“NIIF” Normas Internacionales de Información Financiera), emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (“IASB” por sus siglas en ingles). Estos Estados Financieros Consolidados Auditados se incluyen en otra parte de este reporte anual.

A menos que se especifique lo contrario, todas las referencias a "EUA $ ", "dólares", "dólares estadounidenses" o "$ " se refieren a dólares estadounidenses, la moneda legal de los Estados Unidos, y las referencias a "pesos mexicanos", "pesos" o "Ps." se refieren a pesos mexicanos, la moneda legal de México. Los montos presentados en este informe anual pueden no coincidir debido al redondeo. Las cifras presentadas en la tabla del resumen anterior de la sección [424000-N] Información financiera se encuentran en unidades.

El resumen de la información de los estados consolidados de resultados para los años terminados el 31 de diciembre de 2022, 2023 y 2024, así como el resumen de la información de los estados consolidados de situación financiera para los años terminados el 31 de diciembre de 2023 y 2024 se derivó de nuestros estados financieros consolidados auditados incluidos en este Reporte Anual. Nuestros resultados históricos no son necesariamente indicativos del desempeño futuro.

	Por los años terminados y al 31 de diciembre		
	2022	**2023**	**2024**
	(Miles de dólares estadounidenses, excepto por utilidad por acción e información operativa)		
INFORMACIÓN DE ESTADOS CONSOLIDADOS DE OPERACIONES (1)			

	Por los años terminados y al 31 de diciembre		
	2022	**2023**	**2024**
	(Miles de dólares estadounidenses, excepto por utilidad por acción e información operativa)		
Ingresos operativos:			
Ingreso pasajero:			
Ingresos por tarifa	1,661,176	1,650,287	1,517,106
Otros ingresos de pasajeros	1,078,251	1,473,237	1,492,593
Ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros:			
Otros ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros	92,977	115,424	111,551
Carga	14,786	20,025	20,626
	2,847,190	3,258,973	3,141,876
Otros ingresos operativos	(25,066)	(54,710)	(206,444)
Gastos de combustible, neto	1,299,254	1,165,078	893,987
Gastos de navegación, aterrizaje y despegue	379,108	503,366	492,507
Salarios y beneficios	283,089	386,723	411,253
Depreciación de activos por derecho de uso	320,443	362,015	409,935
Depreciación y amortización [2]	97,486	134,296	183,115
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	124,287	167,341	169,472
Otros gastos operativos	102,585	169,864	139,248
Gastos de arrendamiento variables de equipo de vuelo	124,532	103,845	135,155
Gastos de mantenimiento [3]	97,783	98,445	100,DOT6
	2,803,501	3,036,263	2,728,654
Utilidad de operación	**43,689**	**222,710**	**413,222**
Ingresos financieros	12,902	38,222	49,444
Costos financieros	(192,535)	(219,343)	(293,639)
Ganancia (pérdida) cambiaria, neta	3,581	(34,147)	13,662
(Pérdida) utilidad antes de impuestos a la utilidad	(132,363)	7,442	182,689
Beneficio (pérdida) por impuestos a la utilidad	52,139	377	(56,314)
(Pérdida) utilidad neta	**(80,224)**	**7,819**	**126,375**
Promedio ponderado de acciones en circulación:			
Básicas	1,155,029,942	1,152,609,485	1,150,743,230
Diluidas	1,165,135,294	1,165,450,734	1,165,858,647
(Pérdida) utilidad por acción:			
Básicas [4]	(0.07)	0.01	0.11
Diluidas [4]	(0.07)	0.01	0.11
(Pérdida) utilidad por ADS:			

	Por los años terminados y al 31 de diciembre		
	2022	**2023**	**2024**
	(Miles de dólares estadounidenses, excepto por utilidad por acción e información operativa)		
Básicas [5]	(0.69)	0.07	1.10
Diluidas [5]	(0.69)	0.07	1.08
INFORMACIÓN DE ESTADOS CONSOLIDADOS DE POSICIÓN FINANCIERA			
Efectivo y equivalentes de efectivo	711,853	774,154	907,981
Inversiones a corto plazo	-	15,265	45,737
Cuentas por cobrar, neto	240,126	250,599	138,810
Depósitos en garantía porción circulante	64,357	147,836	227,211
Total del activo circulante [9]	**1,066,078**	**1,247,647**	**1,382,051**
Total del active	**4,467,653**	**5,145,972**	**5,703,710**
Total de pasivo a corto plazo	**1,419,740**	**1,621,583**	**1,770,258**
Total de pasivo a largo plazo	**2,813,176**	**3,281,795**	**3,568,639**
Total del pasivo	**4,232,916**	**4,903,378**	**5,338,897**
Capital social	248,278	248,278	248,278
Total del patrimonio	**234,737**	**242,594**	**364,813**
INFORMACIÓN DE ESTADOS CONSOLIDADOS DE FLUJOS DE EFECTIVO			
Flujos netos de efectivo generados en actividades de operación	613,602	729,825	1,089,729
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión	(130,694)	(462,044)	(472,520)
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de financiamiento	(513,088)	(214,386)	(471,570)
INFORMACIÓN OPERATIVA [8]			
Aeronaves al final del periodo	117	129	143
Utilización diaria promedio por aeronave (horas bloque)	13.28	13.37	13.03
Utilización diaria promedio por aeronave (horas de vuelo)	11.29	11.37	11.16
Tipo de cambio promedio peso/EUA $	20.12	17.76	18.30
Tipo de cambio al final del período/EUA $	19.36	16.89	20.27
Estaciones	72	71	73
Despegues [6]	193,050	201,376	173,209
Pasajeros volados (miles) [6]	29,064	31,537	27,927
Pasajeros reservados (miles) [6]	31,051	33,497	29,473
Pasajeros por milla (RPMs) (miles) [6]	30,191,210	33,448,937	29,504,673
Asientos disponibles por milla (ASMs) (miles) [6]	35,280,830	38,890,127	33,989,693
Factor de ocupación [7]	86%	86%	87%
Promedio de ingresos por tarifa por pasajero reservado [7] [11]	54	49	51
Promedio de otros ingresos de pasajero por	35	44	51

	Por los años terminados y al 31 de diciembre		
	2022	**2023**	**2024**
	(Miles de dólares estadounidenses, excepto por utilidad por acción e información operativa)		
pasajero reservado (6) (11)			
Total de ingresos adicionales por pasajero reservado (6) (11)	**38**	**48**	**55**
Total de ingresos operativos por ASM (TRASM) (centavos)(6) (11)	**8.1**	**8.4**	**9.2**
Ingresos de pasajeros por ASMs (RASM) (centavos) (6) (11)	4.7	4.2	4.5
Gastos operativos por ASMs (CASM) (centavos) (6) (11)	7.9	7.8	8.0
CASM sin combustible (centavos) (6) (11)	4.3	4.8	5.4
Galones de combustible consumidos (miles)	340,053	372,195	322,705
Costo promedio de combustible por galón EUA $	3.8	3.1	2.8
Empleados promedio por aeronave al final del periodo (10)	60	54	44

(1) Las cantidades totales en la tabla anterior pueden no calcularse exactamente debido al redondeo.
(2) Incluye, entre otras cosas, gastos de mantenimiento mayor, los cuales son capitalizados y posteriormente amortizados. Ver "Comentarios y análisis de la administración sobre la situación financiera y los resultados de operación".
(3) Incluye únicamente gastos de mantenimiento rutinario y ordinario. Ver "Comentarios y análisis de la administración sobre la situación financiera y los resultados de operación"
(4) Los importes de la utilidad por acción básica y diluida se calculan dividiendo el resultado del ejercicio atribuible a los tenedores de acciones ordinarias entre el promedio ponderado de número de acciones conforme a la NIC 33 "Ganancias por acción".
(5) La base utilizada para el cómputo de esta información resulta de multiplicar los ingresos por acción básica y diluida obtenida conforme al numeral anterior (3) por diez, el cual es el número de CPOs representados por cada ADS. Cada CPO, en cambio, representa un interés en una acción Serie A del capital social de Volaris.
(6) Incluye itinerado y fletamento (charter).
(7) Incluye itinerado.
(8) Ver "Glosario de Términos y Definiciones" incluido en esté Reporte Anual para definiciones de términos utilizados en esta tabla.
(9) Ver detalle de otros activos circulantes en la sección: "Anexos, Estados Financieros Dictaminados".
(10) Los agentes de tráfico son considerados en una base de 60% ETC (Equivalente a Tiempo Completo), ya que son empleados de tiempo parcial.
(11) Medida financiera no NIIF. Para obtener más información sobre las medidas no NIIF, consulte el Indicador de información clave.

Indicadores clave de desempeño

Las siguientes métricas son frecuentemente proporcionadas y utilizadas por la administración, analistas e inversionistas para mejorar la comparabilidad de los resultados anuales de la Compañía, así como para comparar sus resultados con los de otras aerolíneas: Pasajeros por milla (RPMs); tarifa promedio por pasajero reservado; promedio de otros ingresos por servicios por pasajero reservado; total de ingresos operativos por ASM (TRASM); ingresos de pasajeros por ASMs (RASM); gastos operativos por ASMs (CASM); CASM sin combustible y costo promedio de combustible por galón. Ingresos medios por pasajero reservado representa el ingreso total de pasajeros dividido por pasajeros reservados. El CASM excluyendo combustible representa los gastos operativos totales, neto excluyendo el gasto de combustible dividido por los ASM. El costo promedio de combustible por galón representa el gasto total de combustible neto del efecto de cobertura, dividido por el número total de galones de combustible consumidos. Creemos que estos datos operativos son útiles para informar rendimiento operativo de nuestro negocio, sin embargo, estas medidas pueden diferir de las medidas de título similar informadas por otras empresas, y no deben considerarse de forma aislada o como un sustituto para medidas de desempeño de acuerdo con las NIIF.

Información financiera por línea de negocio, zona geográfica y ventas de exportación:

INFORMACIÓN FINANCIERA POR LÍNEA DE NEGOCIO, ZONA GEOGRÁFICA Y VENTAS DE EXPORTACIÓN

Para una descripción sobre la información financiera por línea de negocio, zona geográfica y ventas de exportación de Volaris, ver “Comentarios y Análisis de la Administración sobre los Resultados de Operación y Situación Financiera de Volaris” y ver el índice [432000-N] Anexos, donde se incluyen los Estados Financieros Consolidados.

Informe de créditos relevantes:

INFORME DE CRÉDITOS RELEVANTES

Para una descripción sobre el informe de créditos relevantes de Volaris, ver “Comentarios y Análisis de la Administración sobre los Resultados de Operación y Situación Financiera de Volaris.”

Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera de la emisora:

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

Descripción de Nuestros Principales Rubros

Ingresos pasajero.

Nuestros ingresos por pasajeros incluyen: (i) ingresos por tarifa y (ii) otros ingresos por pasajero.

Nuestros ingresos operativos derivan principalmente de la transportación de pasajeros en nuestras aeronaves y algunos boletos vendidos por otras aerolíneas, tales como Frontier. En 2024, 48% del total de nuestros ingresos operativos derivó de las tarifas cobradas a nuestros pasajeros. Los ingresos por pasajero se basan en nuestra capacidad, factor de ocupación y en la Tarifa promedio por pasajero reservado. Nuestra capacidad se mide en términos de ASMs que representa el número de asientos que ponemos a disposición en nuestras aeronaves multiplicados por el número de millas voladas por esos asientos. El factor de ocupación o el porcentaje de nuestra capacidad utilizado por nuestros clientes se calcula dividiendo RPMs entre ASMs. La Tarifa promedio por pasajero reservado representa el ingreso operativo total de los pasajeros, dividido entre los pasajeros reservados.

Nuestros ingresos por pasajeros más significativos incluyen los ingresos generados por: (i) ingresos por tarifas y (ii) otros ingresos por pasajeros. Otros servicios para pasajeros incluyen entre otros, cargos cobrados por exceso de

equipaje, reservaciones a través de nuestro centro de atención telefónica o agencias de terceros, selección de asientos anticipada, cambio de itinerario e ingresos “charter”. Estos son reconocidos como ingreso cuando el servicio de transporte de pasajero es prestado por la Compañía o cuando el boleto no reembolsable caduque en la fecha del viaje itinerado. El 48% de nuestros ingresos operativos fueron derivados de otros ingresos por pasajero en 2024.

También clasificamos como otros ingresos por pasajeros "V-Club" y otros servicios similares, que se reconocen como ingresos cuando se presta el servicio.

Ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros.

Nuestros ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros más importantes incluyen los relacionados con: (i) otros ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros que se describen a continuación, y (ii) servicios de carga. En 2024 generamos EUA $132.2 millones, o 4.2% del total de nuestros ingresos operativos de otros ingresos por servicios.

Los otros ingresos no relacionados con el ingreso pasajero influyen principalmente, pero no están limitados a las comisiones cargadas a terceras partes por la venta, seguros de viaje, y otros servicios. Estos ingresos, igual que los servicios de carga reconocidos en la fecha en el que el servicio fue prestado.

También evaluamos, en cada nueva transacción cuando corresponda, las consideraciones del principal frente al agente con respecto a ciertos acuerdos de servicios de viajes no aéreos con proveedores externos. Cuando determinamos que los servicios subyacentes se prestan a través de terceros que son los principales responsables de proporcionar los servicios, los ingresos por estos servicios específicos de viajes no aéreos se presentan sobre una base neta (agente).

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:

	2022	2023	2024
Ingresos operativos:			
Ingreso pasajero:			
Ingresos tarifa	58%	51%	48%
Otros ingresos	38%	45%	48%
Otros ingresos por servicios:			
Otros ingresos por servicios adicionales	3%	3%	3%
Cargo	1%	1%	1%
Total de ingresos operativos	100%	100%	100%
Otros ingresos operativos	(1)%	(2)%	(7)%
Gasto de combustible, neto	46%	36%	28%
Gasto de navegación, aterrizaje y despegue	13%	15%	16%
Salarios y beneficios	10%	12%	13%
Depreciación de activos por derecho de uso	11%	11%	13%
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	4%	5%	6%
Otros gastos operativos	4%	6%	5%
Depreciación y amortización	3%	4%	6%
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo	4%	3%	4%
Gastos de mantenimiento	3%	3%	3%
Total de gastos operativos, neto	97%	93%	87%

	2022	2023	2024
Utilidad de operación	3%	7%	13%
Ingresos financieros	0%	1%	2%
Costos financieros	(7)%	(7)%	(9)%
Utilidad (pérdida) cambiaria, neta	0%	(1)%	0%
(Pérdida) utilidad antes de impuestos a la utilidad	(4)%	0%	6%
Beneficio (pérdida) por impuestos a la utilidad	2%	0%	(2)%
(Pérdida) utilidad neta	(2)%	0%	4%

Reconocimiento de ingresos

Ingreso pasajero

Los ingresos por servicios de transporte aéreo de pasajeros se reconocen cuando se presta el servicio o cuando los boletos vendidos no utilizados expiran, lo que suceda primero conforme al itinerario.

Las ventas de boletos son inicialmente reconocidas en el pasivo dentro del rubro de “ventas de transportación no utilizada” y una vez 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 nuestros boletos son no reembolsables; sin embargo, ciertos boletos pueden cambiarse mediante el pago de un cargo adicional. Además, no contamos con un programa propio de viajero frecuente.

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

Adicionalmente, clasificamos como otros ingresos de pasajero adicionales a los ingresos provenientes de la membresía “V Club” y otros servicios similares, los cuales son reconocidos como ingreso en la vigencia en que el servicio es prestado.

Vendemos ciertos boletos de vuelos de conexión con uno o más segmentos operados por su otra aerolínea asociada. Para los segmentos operados por una de nuestras aerolíneas asociadas, hemos determinado que actuamos como un agente en nombre de la otra aerolínea, ya que es responsable de su parte del contrato (es decir, el transporte del pasajero). Cuando nosotros actuamos como agente, reconocemos los ingresos dentro de otros ingresos de pasajeros al momento del viaje por el monto neto retenido para cualquier segmento volado por otra aerolínea.

Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero

Nuestros otros ingresos no relacionados con el ingreso pasajero más significativos incluyen ingresos generados por: (i) otros ingresos no relacionados con el ingreso pasajero y (ii) servicios de carga.

Los otros ingresos no relacionados con el ingreso pasajero incluyen principalmente, pero no están limitados a, las comisiones cargadas a terceras partes por la venta de seguros de viajero y otros servicios. Estos ingresos son reconocidos en la fecha en que el servicio es prestado.

También evaluamos en cada nueva transacción aplicable, las consideraciones de agente - principal en relación con ciertos acuerdos de servicios no relacionados con el vuelo, prestados por terceros. Cuando determinamos que los servicios subyacentes se brindan a través de terceros que son los principales responsables de brindar los servicios, los

ingresos por estos servicios específicos de viajes no relacionados con el vuelo se presentan en forma neta (agente). También 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 de pasajeros. Registramos un pasivo al momento del pago del cliente y se cancela el pasivo cuando los pagos se remiten a la entidad gubernamental o al aeropuerto correspondiente.

Contrato con FEMSA

El 23 de enero de 2023, nuestra subsidiaria Concesionaria, celebró un contrato con Lealtad Mercadotecnia y Conocimientos Agregados, S.A.P.I. de C.V. (el "Proveedor"), subsidiaria de Fomento Económico Mexicano, S.A.B. de C.V. (FEMSA). Mediante este contrato, Concesionaria se integró como empresa participante de una coalición que forma el programa de lealtad denominado "Spin Premia®", establecido y administrado por el proveedor. Este programa ofrece beneficios exclusivos a los usuarios, permitiéndoles acumular y redimir puntos de recompensa con OXXO y Volaris. El acuerdo expirará en junio de 2025.

Gastos operativos, netos

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

Otros Ingresos operativos. Estos ingresos incluyen principalmente las ganancias derivadas de operaciones de venta con arrendamiento posterior y la compensación recibida del fabricante por las inspecciones preventivas aceleradas de los motores.

Gasto de combustible. El combustible para las aeronaves es nuestro mayor gasto operativo. Este costo incluye el costo del combustible, los impuestos sobre combustible, 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.

Gastos de navegación, aterrizaje y despegue. Los gastos de navegación, aterrizaje y despegue incluyen las tarifas de los aeropuertos, cargos por servicios de tierra, rentas y costos variables relacionados con las instalaciones tales como los cargos cobrados por los aeropuertos para el uso o arrendamiento de las instalaciones, así como costos asociados con servicios en tierra proporcionados por proveedores específicos. Estos gastos también incluyen los cargos por ruta, relacionados con los costos incurridos por el uso del espacio aéreo del país o territorio, que normalmente se aplican en función de la distancia recorrida a través de ese espacio aéreo.

Depreciación de activos por derecho de uso. Depreciación de activos por derecho de uso incluye la depreciación de todas las aeronaves y motores en arrendamiento y algunos arrendamientos de terrenos e inmuebles que califican bajo NIIF 16.

Bajo La NIIF 16, en la fecha de inicio de un arrendamiento, el arrendatario reconoce un pasivo por los pagos por arrendamiento (pasivo por arrendamiento) y un activo que representa el derecho de usar el activo subyacente durante el plazo del arrendamiento (activos por derecho de uso). Los arrendatarios están obligados a reconocer el gasto por intereses bajo la obligación del arrendamiento y el gasto por depreciación de activos por derecho de uso. Los arrendatarios también están obligados a medir nuevamente la obligación del arrendamiento cuando ocurran ciertos eventos (ejemplo: un cambio en el plazo del arrendamiento o un cambio en los pagos futuros del arrendamiento). El arrendatario generalmente reconocerá la cantidad del nuevo cálculo de la obligación del arrendamiento como un ajuste al derecho de uso del activo. Adicionalmente, para arrendamientos denominados en moneda extranjera distinta a la

moneda que usa la Compañía la obligación del arrendamiento será nuevamente calculada a cada fecha de reporte, utilizando el tipo de cambio del período.

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

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 variables de arrendamiento de aeronaves y motores. El gasto variable de arrendamiento de aeronaves y motores incluye los costos estimados de retorno de nuestra flota determinados de acuerdo con la NIC 37, que en ningún caso están relacionados con el mantenimiento mayor programado. Además, el gasto variable por arrendamiento de aeronaves y motores incluyen los depósitos de mantenimiento que pagamos al arrendador como depósitos cuando determinamos que no recuperaremos dichos depósitos en su totalidad o en parte. En estos casos, registramos estos montos en los estados de resultados como arrendamiento adicional de aeronaves (arrendamiento suplementario) desde el momento en que tomamos la determinación sobre el plazo restante del arrendamiento. Los costos de devolución se reconocen como un componente del arrendamiento suplementario.

Otros gastos operativos. Otros gastos operativos incluyen (i) gastos por apoyo operativo; (ii) tecnología y comunicaciones y (iii) seguros.

Depreciación y amortización. Los gastos de depreciación y amortización incluyen la depreciación de todo el equipo de vuelo, 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. Estos eventos de mantenimiento mayor se realizan con base en la edad y utilización de nuestra flota, 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.

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:

	Por los años terminados al 31 de diciembre		
	2022	2023	2024
	(En centavos de dólares estadounidenses)		
Otros ingresos operativos	(0.1)	(0.1)	(0.6)
Gasto de combustible, neto	3.7	3.0	2.6
Gasto de navegación, aterrizaje y despegue	1.1	1.3	1.4
Salarios y beneficios	0.8	1.0	1.2
Depreciación de activos por derecho	0.9	0.9	1.2

	Por los años terminados al 31 de diciembre		
	2022	2023	2024
	(En centavos de dólares estadounidenses)		
de uso			
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	0.4	0.4	0.5
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo	0.4	0.3	0.4
Gastos de mantenimiento	0.3	0.3	0.3
Otros gastos operativos	0.2	0.4	0.5
Depreciación y amortización	0.2	0.3	0.5
Total de gastos operativos, neto	7.9	7.8	8.0

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.

Conflicto persistente entre Rusia y Ucrania y el conflicto con Medio Oriente. La crisis geopolítica en Europa del Este, el 21 de febrero del 2022, la Federación Rusa reconoció la independencia de las regiones separatistas ucranianas de Donetsk y Luhansk en la región de Donbás. Al día siguiente, el Consejo Federal de Rusia autorizó el uso de fuerzas militares en el extranjero, lo cual motivó la invasión de las Fuerzas Armadas Rusas a Ucrania el 24 de febrero del 2022.

La invasión ha sido condenada internacionalmente lo cual ha impulsado varias sanciones impuestas en contra de Rusia y Bielorrusia. Como resultado de ello, los mercados globales han reaccionado negativamente, con el precio del combustible alcanzando los niveles más altos desde 2008, debido a la preocupación global del suministro de esta materia prima, impactando los costos en la industria de la aviación en 2022. Sin embargo, según lo indicado por la IATA, hasta el 2023, la guerra en Ucrania no ha tenido un impacto significativo en la rentabilidad de la mayoría de las aerolíneas. No obstante, si el conflicto escala, tiene el potencial de impactar negativamente la industria de la aviación a nivel global. Los conflictos políticos ya están impactando el comercio internacional y tienen el potencial de provocar una recesión en la aviación.

Además, la escalada del conflicto en Medio Oriente, desencadenada por los ataques entre Israel e Irán en abril de 2024, ha aumentado las tensiones geopolíticas en la región. Este enfrentamiento directo entre Irán e Israel marca una escalada significativa en sus históricas tensiones políticas y religiosas. La incertidumbre que rodea al conflicto y las posibles respuestas de cada país han repercutido en los mercados financieros. En particular, el precio del crudo Brent se ubicó por encima de los EUA $90 por barril, alcanzando su nivel más alto desde el conflicto de la Franja de Gaza en octubre de 2023. Este repunte de los precios del petróleo, supone un riesgo significativo para la industria de la aviación.

El conflicto Irán-Israel tiene implicaciones más amplias que la región inmediata, y las tensiones entre estas dos naciones podrían afectar a otros países de Medio Oriente y más allá, con la posibilidad de que el conflicto exacerbe aún más la inestabilidad geopolítica e incertidumbre económica a nivel global.

La industria aérea ha sido impactada por el precio y disponibilidad del combustible. El combustible es nuestro costo más alto, representando 33% del total de nuestros costos operativos en 2024; y la volatilidad prolongada en los precios del combustible o las interrupciones en el suministro de combustible podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, estados de resultados y posición financiera.

Derivado de los acuerdos con los proveedores de combustible para aeronaves cuyo valor está indexado al “jet fuel”, estamos expuestos al riesgo de fluctuación en el precio del combustible de sus consumos proyectados. La política

de administración del riesgo de combustible tiene como fin proporcionar protección a la Compañía contra aumentos en los precios del combustible. Para cumplir este objetivo, el programa de administración de riesgos de combustible permite el uso de instrumentos financieros derivados que se encuentren disponibles en mercados extrabursátiles (Over The Counter u “OTC”) con contrapartes aprobadas y dentro de los límites permitidos.

El análisis de sensibilidad que se proporciona a continuación presenta el impacto de un cambio de EUA $0.01 por galón en el precio spot del mercado de combustibles en el desempeño financiero de la Compañía. Considerando estas cifras, un incremento de EUA $0.01 por galón en el precio del combustible durante 2023 y 2024 hubiera impactado los costos operativos de la Compañía en, EUA $3,719 miles y EUA $3,227 miles, respectivamente.

Por los años terminados al 31 de diciembre,		
	2023	**2024**
	Costos operativos	**Costos operativos**
	(En miles de dólares estadounidenses)	
+ EUA $0.01 por galón	3,719	3,227
- EUA $0.01 por galón	(3,719)	(3,227)

Hemos estado tratando de manera proactiva de mitigar este impacto sobre nuestro negocio a través de la generación de ingresos y un esfuerzo continuo para reducir el consumo de combustible. No obstante, nuestra capacidad para traspasar cualquier aumento significativo en los costos de combustible a través de aumentos de tarifas también está limitada por nuestro modelo comercial de ultra bajo costo y la alta elasticidad del precio en el mercado.

No podemos asegurar que este tema macroeconómico no tendrá un efecto adverso a nuestro desempeño financiero, ya que la Compañía no puede ni controlar ni predecir el movimiento de los precios del combustible en los mercados globales, o su disponibilidad en los aeropuertos en los que operamos. Debido a la alta proporción de los costos de combustible en los gastos totales operativos, cualquier incremento por más mínimo en el precio del combustible, tendría un efecto negativo significativo en nuestros costos operativos, en nuestros resultados operativos y situación financiera.

De forma paralela a esta presión ocasionada por el incremento en el precio del combustible, existe otra preocupación importante en la economía global que es la presión inflacionaria y la tasa de crecimiento de la economía global. Los índices inflacionarios pueden afectar el costo de la Compañía en un futuro cercano, debido a que varios de los contratos están sujetos a ajustes anuales basados en la inflación histórica. Una reducción en el ritmo de crecimiento de la economía podría también tener un efecto en la demanda del transporte aéreo, afectando nuestro desempeño financiero.

Condiciones Económicas en México. Se espera que el PIB de México tenga un crecimiento de entre el 2.0% anual, durante los próximos 10 años, según el Banco de México, comparado con un crecimiento anual de 1.8% esperado para los EUA durante el mismo período según lo informado por la Reserva Federal de dicho país. Para más información ver la sección “Factores de Riesgo”.

En cuanto a la dinámica de la población al 2020, de acuerdo con la encuesta intercensal del INEGI, alrededor del 34% de la población mexicana se encontraba por debajo de los 20 años de edad. Esto nos beneficia al proporcionar una base sólida de crecimiento de clientes potenciales. La inflación en México durante 2024 fue de 4.21%, según el INEGI. Pese al nivel de inflación, al 31 de diciembre de 2024, las reservas internacionales ascendían a EUA $228.8 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, como la Nueva Mexicana de Aviación. Típicamente competimos en mercados que son atendidos por las aerolíneas tradicionales y otras aerolíneas de bajo costo, y en menor medida, 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, personas que realizan viajes de placer y en los viajeros de negocios preocupados por el costo de viaje. Las bajas tarifas se facilitan debido a nuestro bajo CASM, que es el más bajo entre las aerolíneas públicas en América Latina. En 2024, nuestro CASM fue de EUA $8.03 centavos, comparado a un CASM promedio no ajustado por longitud de etapa de EUA $10.29 centavos de las Otras aerolíneas latinoamericanas públicas, incluyendo Azul, Copa y LATAM. También tenemos menores costos que nuestros competidores de mercado que cotizan en bolsas de valores de EUA, incluyendo Alaska, American, Delta, JetBlue, Southwest, Frontier, Spirit, Allegiant y United, los cuales tuvieron un CASM promedio no ajustado por longitud de etapa de EUA $14.61 centavos en 2024.

Nuestros principales competidores en México son Grupo Aeroméxico y Viva. A nivel internacional, competimos con Grupo Aeroméxico, Viva y con muchas compañías aéreas con sede en los EUA, incluyendo Alaska, American, Delta y United. En el mercado de México-Centroamérica nuestros principales competidores son Grupo Aeroméxico y Avianca, mientras que en el mercado de Centroamérica-Estados Unidos nuestros principales competidores son Avianca y Delta. Para el mercado México-Sudamérica nuestros principales competidores son Grupo Aeroméxico, Viva y LATAM.

En 2024, las dos aerolíneas de ultra bajo costo mexicanas, Volaris y Viva, en su conjunto tenían el 71.3% del mercado nacional según los segmentos de vuelos de pasajeros, Volaris mantuvo el 33.3% del mercado doméstico, según lo indicado por la AFAC.

Al 31 de diciembre de 2024, el número de aviones comerciales en servicio en México había incrementado a 389, en comparación con 369 al 31 de diciembre de 2023, según la AFAC. Este incremento del 5% se compuso principalmente de aviones de fuselaje estrecho, incluidos 44 Airbus A320neo, 101 Airbus A320, 46 Boeing 737, 43 Airbus A21neo y 20 Airbus A321.

Al 31 de diciembre de 2024 los reportes de la AFAC indican que las subsidiarias de Grupo Aeroméxico, Aeroméxico y Aeroméxico Connect, tenían flotas de 114 y 37 aeronaves, respectivamente, en comparación con 105 y 40, respectivamente, al 31 de diciembre de 2023.

En abril de 2023, Interjet fue declarada en quiebra en México.

Viva, nuestro competidor más grande por participación de mercado nacional en 2024, ha aumentado su flota de 80 aeronaves al 31 de diciembre de 2023 a 96 al 31 de diciembre de 2024, según lo indicado por la AFAC.

A diciembre de 2024, nuestra participación en el mercado internacional, considerando todas las aerolíneas que vuelan hacia y desde México, se mantuvo estable en un 11.4%, en comparación con nuestra participación de mercado de diciembre 2023. Así mismo, enfrentamos competencia nacional por parte de las alternativas de transporte terrestre, principalmente de compañías de autobuses. Existe una industria importante del autobús en México, con segmentos de pasajeros de aproximadamente 3.1 mil millones en 2023, de los cuales aproximadamente 83.7 millones fueron segmentos de pasajeros ejecutivos y de lujo, de acuerdo a la SICT, 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. Los servicios ferroviarios de pasajeros en México son limitados.

Nuestros principales competidores en las rutas internacionales entre México y los EUA son Grupo Aeroméxico, Alaska, American, Delta y United. Actualmente, hemos alcanzado el 48.2% de participación en el mercado en las rutas que operamos y un 14.8% de participación considerando todas las rutas entre México y los EUA en 2024 de acuerdo con datos de la AFAC.

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. Creemos, sin embrago, 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 46%, 38% y 33% de nuestros gastos de operación totales en 2022, 2023 y 2024, 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. En 2025 esperamos que los precios del combustible se mantengan volátiles debido a las incertidumbres relacionadas con la política y el ambiente macroeconómico.

Derivado de los acuerdos con los proveedores de combustible para aeronaves cuyo valor está indexado al “jet fuel”, estamos expuestos al riesgo de fluctuación en el precio del combustible de sus consumos proyectados. La política de administración del riesgo de combustible tiene como fin proporcionar protección a la Compañía contra aumentos en los precios del combustible. Para cumplir este objetivo, el programa de administración de riesgos de combustible permite el uso de instrumentos financieros derivados que se encuentren disponibles en mercados extrabursátiles (Over The Counter u “OTC”) con contrapartes aprobadas y dentro de los límites permitidos.

El análisis de sensibilidad que se proporciona a continuación presenta el impacto de un cambio de EUA $0.01 por galón en el precio spot del mercado de combustibles en el desempeño financiero de la Compañía. Considerando estas cifras, un incremento de EUA $0.01 por galón en el precio del combustible durante 2023 y 2024 hubiera impactado los costos operativos de la Compañía en, EUA $3,719 miles y EUA $3,227 miles, respectivamente.

	Por los años terminados al 31 de diciembre,	
	2023	**2024**
	Costos operativos	**Costos operativos**
	(En miles de dólares estadounidenses)	
+ EUA $0.01 por galón	3,719	3,227
- EUA $0.01 por galón	(3,719)	(3,227)

Hemos estado tratando de manera proactiva de mitigar este impacto sobre nuestro negocio a través de la generación de ingresos y un esfuerzo continuo para reducir el consumo de combustible. No obstante, nuestra capacidad para traspasar cualquier aumento significativo en los costos de combustible a través de aumentos de tarifas también está limitada por nuestro modelo comercial de ultra bajo costo y la alta elasticidad del precio en el mercado.

En septiembre de 2024, contratamos opciones de compra de US Gulf Coast Jet fuel 54 Asian designadas para cubrir 25.8 millones de galones, estas coberturas representan una porción del consumo de combustible pronosticado

para el cuarto trimestre de 2024 y primer trimestre de 2025. En octubre de 2024, contratamos opciones de compra de US Gulf Coast Jet fuel 54 Asian designadas para cubrir 14,457 miles de galones, que también corresponden a una porción del consumo pronosticado para los mismos periodos.

Nuestro costo de combustible está referenciado principalmente a Platts US Gulf Coast y Platts US West Coast, que son los crudos utilizados para determinar el costo del combustible suministrado por la mayoría de nuestros proveedores. Al 31 de diciembre de 2024, compramos todo el combustible nacional bajo el contrato de servicio de combustible de ASA y nuestro combustible internacional bajo el contrato de World Fuel Services, AvFuel, Shell, BP Products North America, Chevron, Associated Energy Group, Puma Energy Group fuel, Total Energies, Titan, Vitol y Terpel. El costo y la futura disponibilidad del combustible no se puede predecir en ningún grado de certeza.

Fluctuaciones monetarias. El valor del dólar estadounidense ha estado sujeto a fluctuaciones significativas con respecto al peso mexicano en el pasado y puede estar sujeto a fluctuaciones significativas en el futuro. Si el valor del dólar estadounidense disminuye frente al peso mexicano, nuestra demanda se vería afectada negativamente.

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 dólar estadounidense y el peso mexicano.

Al 31 de diciembre de 2022, 2023 y 2024, nuestra posición monetaria pasiva neta en peso mexicano y otras monedas denominadas en dólares estadounidenses fue de EUA $0.2 mil millones, EUA $0.2 mil millones y EUA $0.4 mil millones, respectivamente. En 2022, 2023 y 2024, como consecuencia de la apreciación o depreciación del dólar frente al peso, y de nuestra posición monetaria pasiva neta en pesos mexicanos y otras monedas, registramos ganancias (pérdidas) cambiarias de EUA $3.6 millones, EUA $(34.1) millones EUA $13.7 millones, respectivamente.

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 (duración del vuelo y frecuencia de los vuelos). Los trabajos de mantenimiento de la flota pueden implicar revisiones de mantenimiento de ciclo corto, por ejemplo, revisiones diarias, revisiones semanales, además de revisiones de componentes, revisiones mensuales, revisiones y pruebas a los sistemas de las aeronaves, sus motores entre otros. Los costos de mantenimiento y reparación tanto para el mantenimiento rutinario como para el no rutinario se dividen en tres categorías generales:

- Mantenimiento rutinario. Los requerimientos de mantenimiento rutinarios (incluyendo mantenimiento en línea) consisten en revisiones programadas a las aeronaves, incluyendo inspecciones previas a los vuelos, diarias, semanales y revisiones durante las pernoctas de las aeronaves, 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.

- Determinadas actividades de mantenimiento, debido a capacidades internas limitadas o capacidad son subcontratadas a través de entidades especializadas en el mantenimiento, reparación y revisión de aeronaves. El mantenimiento de rutina también incluye tareas programadas que requieren de un hangar para ser terminadas y pueden tomar de seis a 12 días para llevarse a cabo y se requiere realizarlas aproximadamente cada 24 o 36 meses, como revisiones de 24 meses y servicios C. Todos los costos de mantenimiento de rutina se registran en cuanto se incurren.

- Mantenimiento mayor. El mantenimiento mayor o pesado a la estructura del avión (revisiones estructurales) consiste en una serie de tareas complejas que pueden tomar de cuatro a seis semanas para llevarse a cabo y,

por lo general, requieren realizarse cada 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 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.

- Servicio a componentes. El mantenimiento mayor de los motores se proporciona de conformidad con un contrato de horas de vuelo de motor con el fabricante, que garantiza la restauración del rendimiento de los costos, ofrece una cobertura diversa para los motores, contribuye con el costo de daños ocasionados por objetos externos, garantiza la protección contra incrementos anuales para servicios de reparación de motores. También tenemos un contrato de cobro por hora trabajada (*power-by-hour-agreement*) para los servicios de mantenimiento de componentes, el cual garantiza la disponibilidad de la mayoría de las refacciones para las aeronaves de nuestra flota cuando se requieran y ofrece soporte para componentes de partes de aeronaves para cumplir con las condiciones de devolución establecidas en los contratos de arrendamiento de las aeronaves, sin que esto constituya un costo limitado al momento de la devolución de los equipos. El costo de mantenimiento relacionado con estos contratos se registra en los estados consolidados de resultados.

Debido a la joven edad de nuestra flota (un promedio de 6.4 años al 31 de diciembre de 2024), los gastos de mantenimiento en 2022, 2023 y 2024 se mantuvieron relativamente bajos. Para los años terminados el 31 de diciembre de 2022, 2023 y 2024, capitalizamos eventos relevantes de mantenimiento como parte de mejoras al equipo de vuelo arrendado por un monto EUA $138.8 millones, EUA $139.8 millones y EUA $129.4 millones, respectivamente. Para los años terminados el 31 de diciembre de 2022, 2023 y 2024, la amortización de estos gastos diferidos de mantenimiento mayor fue de EUA $83.1 millones, EUA 114.9 millones y EUA $150.6 millones, respectivamente. La amortización de los gastos de mantenimiento diferidos se incluye en la depreciación y amortización y no como gastos de mantenimiento, según se describe en “Análisis de Otras Políticas Contables y Estimaciones”. En 2022, 2023 y 2024 los costos de mantenimiento resultaron en EUA $97.8 millones, EUA $98.4 millones y EUA $100.4 millones, respectivamente. A medida que pase el tiempo, esperamos que los gastos de mantenimiento incrementen en términos absolutos. El monto total de los costos 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 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 EUA $173.5 millones y EUA $185.3 millones, respectivamente, en el año 2025.

Obligaciones de depósitos de mantenimiento. Los términos de algunos contratos de arrendamiento nos obligan a pagar depósitos de mantenimiento por anticipado a los arrendadores, como garantía para la realización de los trabajos de mantenimiento mayor, lo que nos lleva a registrar depósitos de mantenimiento pagados por anticipado, los cuales se reconocen en el estado consolidado de posición financiera. Como resultado de lo anterior, los costos en efectivo de los eventos de mantenimiento mayor son pagados con anticipación a su reconocimiento en el estado consolidado de resultados. Ver “Análisis de Otras Políticas Contables y Estimaciones – Depósitos de mantenimiento”.

Período de refuerzo de nuevas rutas. Durante el año 2022 abrimos 25 nuevas rutas, 58 en 2023 y 18 más en 2024. A medida que continuamos creciendo, se espera que continuemos teniendo rezagos entre el momento en que las rutas nuevas inicien operación y llegan a su punto óptimo de ganancias.

Análisis de las Políticas Contables Críticas

El siguiente análisis de nuestra situación financiera y resultados de operación se basa en nuestros estados financieros consolidados, los cuales han sido preparados de conformidad con las NIIF. La preparación de los estados financieros consolidados requiere que hagamos estimaciones y juicios en relación con la cantidad de activos y

obligaciones reportadas, ingresos y gastos, y la divulgación de activos y obligaciones contingentes a la fecha de nuestros estados financieros consolidados. La Nota 1 a nuestros estados financieros consolidados incluidos en el presente Reporte Anual contiene un análisis detallado de nuestras políticas contables más significativas.

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

Obligaciones de devolución.

Nuestros contratos de arrendamiento de aeronaves y motores de la Compañía establecen condiciones de devolución específicas, las cuales se describen a continuación:

a)Modificaciones al activo subyacente, para cumplir con las condiciones de retorno requeridas por los términos y condiciones estipuladas en cada contrato de arrendamiento, generalmente relacionados con la estandarización y pintura de las aeronaves, y que puede estimarse razonablemente al inicio del contrato de arrendamiento. Estos costos se reconocen inicialmente a su valor presente como parte de los activos por derecho de uso.

b)Los componentes de las aeronaves (Fuselaje, APU y tren de aterrizaje) y motores (reparaciones y piezas de vida limitada) deben ser 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 obligaciones presentes estimadas y reconocidas proporcionalmente como una provisión durante el tiempo en el cual se vuelve probable que dichos costos sean incurridos y pueden ser medidos confiablemente. Estos costos de devolución son reconocidos de forma lineal como un componente de los gastos de renta variable y la provisión se reconoce como parte de otros pasivos, durante el plazo remanente del arrendamiento. La Compañía estima la provisión relacionada con los componentes y motores de aeronaves utilizando ciertos supuestos que incluyen el uso proyectado de la aeronave y los costos esperados de las tareas de mantenimiento a desarrollar. Esta provisión se reconoce sobre el valor presente de los costos futuros que se espera incurrir para cumplir las condiciones de devolución.

Como resultado de los contratos de extensión de arrendamiento de aeronaves y motores registrados durante el año terminado el 31 de diciembre de 2024, la Compañía remidió los pasivos por devolución, que se presentaron como gastos variables de arrendamiento de aeronaves y motores en nuestros Estados Consolidados de Resultados. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2022, 2023 y 2024, registramos gastos de devolución de EUA $124.5 millones, EUA $103.8 millones y EUA $135.2 millones, respectivamente.

Otras Políticas Contables y Estimaciones

Otras políticas contables y estimaciones empleadas en la preparación de nuestros Estados Consolidados de Situación Financiera y Estados Consolidados de Resultados se presentan a continuación:

Depósitos para mantenimiento de equipo de vuelo. Ciertos contratos de arrendamiento establecen la obligación de pagar depósitos de mantenimiento a los arrendadores para garantizar los eventos de mantenimiento mayor. Estos contratos de arrendamiento establecen que los depósitos de mantenimiento son reembolsables al finalizar el evento 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 especifico 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. Durante los años terminados el 31 de 2022, 2023 y 2024 pagamos EUA $63.8 millones, EUA $52.6 millones y EUA $16.8 millones, respectivamente, por concepto de depósitos de mantenimiento, neto de reembolsos, a nuestros arrendadores.

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

Los depósitos de mantenimiento que se espera sean recuperados de los arrendadores, se presentan como depósitos en garantía en el estado consolidado de posición financiera. La porción de los depósitos de mantenimiento pagados por anticipado que sirven para garantizar los próximos eventos de mantenimiento mayor, y que se estiman poco probables de recuperación, se refieren principalmente a la diferencia entre dichos depósitos de mantenimiento y el costo estimado del siguiente evento de mantenimiento mayor, se reconoce como renta suplementaria.

Así, cualquier exceso de depósito requerido sobre el costo esperado del evento de mantenimiento mayor es reconocido como renta suplementaria a partir del periodo en el que se determina. Cuando es probable que no recuperemos dichos depósitos, estos son considerados como renta suplementaria. Registramos rentas suplementarias por un monto de EUA $48.2 millones, EUA $83.5 millones y EUA $114.3 millones durante 2022, 2023 y 2024, respectivamente.

Cuando se realizan modificaciones a los contratos de arrendamiento que implican una extensión del plazo del arrendamiento, los depósitos de mantenimiento que se habían registrado previamente como renta suplementaria pueden convertirse en depósitos recuperables y presentarse como activos recuperables, a la fecha de la modificación.

Al 31 de diciembre de 2022, 2023 y 2024, pagamos por anticipado depósitos de mantenimiento por un monto de EUA $441.1 millones, EUA $417.1 millones y EUA $382.8 millones, respectivamente, registrados en nuestros estados consolidados de posición financiera. Hemos concluido que dichos depósitos de mantenimiento pueden ser recuperables, ya que no existe diferencial entre los pagos de reservas de mantenimiento, y el costo esperado del siguiente evento de mantenimiento mayor relacionado, que las reservas garantizan.

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2022, la Compañía extendió el plazo de arrendamiento de aeronaves y motores, mediante contratos de arrendamiento de cinco aeronaves y dos motores. Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2023, la Compañía extendió el plazo de arrendamiento de aeronaves y motores, mediante contratos de arrendamiento de nueve aeronaves y seis motores. Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2024, la Compañía extendió el plazo de arrendamiento de aeronaves y motores, mediante contratos de arrendamiento de diez aeronaves y dos motores.

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2022, 2023 y 2024, incorporamos 18, 13 y 14 nuevas aeronaves netas a nuestra flota, respectivamente. Los contratos de arrendamiento de algunas de estas aeronaves no requieren la obligación de pagar depósitos de mantenimiento a los arrendadores por adelantado para garantizar las actividades de mantenimiento mayor, por lo que no registramos depósitos de garantía con respecto a estas aeronaves. Sin embargo, algunos de estos contratos prevén la obligación de realizar un pago de ajuste de mantenimiento a los arrendadores al final del período del contrato. Este ajuste cubre los eventos de mantenimiento que no se espera que se realicen antes de la terminación del contrato. Reconocemos este costo como renta suplementaria durante el plazo de arrendamiento de la aeronave relacionada, en los estados de resultados consolidados.

Mantenimiento de aeronaves y motores. Contabilizamos los gastos de mantenimiento mayor bajo el método contable de diferimiento, a través del cual los costos de mantenimiento exhaustivo, de reacondicionamiento y reparaciones mayores, se capitalizan como 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. 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 EUA y la AFAC 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 2022, 2023 y 2024, capitalizamos costos de eventos de mantenimiento mayor por un monto de EUA $138.8 millones, EUA $139.8 millones y EUA $129.4 millones, respectivamente, y reconocimos gastos de amortización por un monto de EUA $83.1 millones, EUA $114.9 millones y EUA $150.6 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.

En agosto de 2012, celebramos un contrato de soporte global con LHT el cual fue modificado en diciembre de 2016 y que vence en diciembre 2031, que incluye: acuerdo de servicio a componentes de aeronaves (pago por hora) y garantiza la disponibilidad de componentes para nuestras aeronaves cuando los mismos sean requeridos. El costo de este acuerdo de soporte global es aplicado mensualmente a nuestros resultados de operaciones. Como parte de este contrato de soporte global, recibimos notas de crédito de EUA $5.0 millones en 2022 y de EUA $1.5 millones en 2017, las cuales fueron diferidas en nuestros Estados Consolidados de Situación Financiera y están siendo amortizadas mediante el método de línea recta de manera prospectiva durante la vigencia del contrato.

Durante 2022, 2023 y 2024, amortizamos un beneficio correspondiente a las notas de crédito antes mencionadas por un monto de EUA $0.7 millones, EUA $0.5 millones y EUA $0.5 millones, respectivamente, que fue reconocido en el estado consolidado de resultados como una reducción de costos de mantenimiento.

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

Ganancias y pérdidas en operaciones de venta y arrendamiento en vía de regreso. Celebramos transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso, mediante los cuales ciertas aeronaves y motores son vendidos al arrendador en el momento de la entrega y el arrendador en forma simultánea acepta celebrar contratos de arrendamiento con nosotros, sobre los mismos equipos.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2022, 2023 y 2024, vendimos y arrendamos en vía de regreso aeronaves y motores a terceros, generando una ganancia de EUA $21.2 millones, EUA $8.3 millones y EUA $32.2 millones, respectivamente, la cual fue registrada en el rubro de otros ingresos de operación en el estado consolidado de resultados.

Pagos basados en acción

Plan de incentivos a largo plazo

- Plan de compra de acciones (liquidable en capital)

Ciertos ejecutivos clave de la Compañía reciben beneficios adicionales a través de planes de compra de acciones denominadas en unidades de acciones restringidas (“RSUs”), los cuales han sido clasificados como transacciones liquidables en capital (pagos basados en acciones). El costo del plan de compra de acciones se valúa a la fecha en que se otorgó la concesión tomando en consideración los términos y condiciones en que las opciones

fueron otorgadas. El costo de la compensación liquidable en capital es reconocido en el estado consolidado de resultados dentro del rubro de salarios y beneficios, durante el período de servicios requerido.

- Plan DASA (liquidable en efectivo)

La Compañía otorgó DASAs a ciertos ejecutivos clave, los cuales les dan el derecho de pagos en efectivo después de un periodo de servicios.

El monto del pago en efectivo es determinado con base en el incremento en el precio de las acciones de la Compañía generado en el período que va desde la fecha en que se otorgan los derechos y la fecha en la que se ejercen. El pasivo por DASAs se valúa, inicialmente y al final de cada fecha de reporte hasta su liquidación al valor razonable, tomando en consideración los términos y condiciones en que los DASAs fueron otorgados. El costo de la compensación es reconocido en el estado consolidado de resultados dentro del rubro de salarios y beneficios, durante el período de servicios requerido.

El costo del plan de DASA es medido inicialmente a su valor razonable a la fecha de otorgamiento. Este valor razonable se registra como gasto durante el periodo hasta la fecha de otorgamiento, con su correspondiente registro en pasivo. De forma similar a los beneficios liquidados en capital descritos anteriormente, la valuación de los beneficios liquidables en efectivo también requiere utilizar supuestos similares, según proceda.

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

MIP II

El 19 de febrero de 2016, la Asamblea de Accionistas de la Compañía autorizó la extensión del MIP para algunos ejecutivos clave, a este plan se le denominó MIP II. De acuerdo con este plan, la Compañía otorgó DASAs a los ejecutivos clave, los cuales se liquidan en efectivo después de cumplir el período de servicios requerido. El monto liquidable en efectivo es determinado con base en el incremento en el precio de las acciones de la Compañía generado en el período que va desde la fecha de otorgamiento de derechos y la fecha de ejercicio. El pasivo por DASAs se valúa, inicialmente y al final de cada fecha de reporte hasta su liquidación, al valor razonable de los DASAs, tomando en consideración los términos y condiciones en que los DASAs fueron otorgados. El costo de la compensación es reconocido en el estado consolidado de resultados dentro del rubro de salarios y beneficios, durante el período de servicios requerido.

Plan de incentivos para los Miembros del Consejo de Administración (*Board of Directors Incentive Plan* ("BoDIP") por sus siglas en inglés)

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

En abril de 2018, el Consejo de Administración de la Compañía autorizó el Plan de Incentivos para Miembros del Consejo de Administración, para el beneficio de ciertos miembros del Consejo de Administración de la Compañía. Este plan otorga la opción para adquirir acciones de la Compañía o CPOs durante un periodo de cinco años, el cual fue determinado en la fecha de otorgamiento. Este plan no requiere condiciones de servicio o de desempeño para los Miembros del Consejo de Administración para ejercer la opción de adquirir acciones y, por lo tanto, tienen el derecho de requerir la entrega de dichas acciones cuando las paguen.

En abril de 2023, la Asamblea General Anual de Accionistas de la Compañía modificó los términos del BoDIP de manera que a partir de 2023 ciertos miembros del Consejo de Administración reciben beneficios adicionales a través de un plan basado en acciones.

Detalles adicionales de estos planes se pueden consultar en la Nota 18 de los Estados Financieros Consolidados, incluidos en este documento. Ver en el índice [432000-N] Anexos.

Instrumentos financieros derivados e instrumentos financieros no derivados y tratamiento contable de las coberturas

Mitigamos ciertos riesgos financieros, tales como la volatilidad en el precio del combustible de las aeronaves, 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. Los instrumentos financieros derivados vigentes pueden requerir garantía sobre la porción de la pérdida no liquidada antes de su vencimiento. El importe de la garantía entregada registrado como parte de los "Depósitos de garantía" es revisado y ajustado diariamente con base en el valor razonable de la posición del instrumento derivado. Al 31 de diciembre de 2024, no teníamos ningún colateral registrado como depósito en garantía asociado con las coberturas de combustible.

(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 2022, 2023 y 2024 representó el 46%, el 38% y 33% de nuestros gastos operativos, respectivamente.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2022 y 2023, no contratamos instrumentos financieros derivados para cubrir su consumo de combustible (jet fuel).

En septiembre de 2024, contratamos opciones de compra de US Gulf Coast Jet fuel 54 Asian designadas para cubrir 25.8 millones de galones, estas coberturas representan una porción del consumo de combustible pronosticado para el cuarto trimestre de 2024 y primer trimestre de 2025.

En octubre de 2024, contratamos opciones de compra de US Gulf Coast Jet fuel 54 Asian designadas para cubrir 14,457 miles de galones, que también corresponden a una porción del consumo pronosticado para los mismos periodos.

Nuestro costo de combustible está principalmente referenciado a US Gulf Coast Jet Fuel 54 y US West Cost Jet Fuel, que son los crudos utilizados para determinar el costo del combustible suministrado por nuestros proveedores.

Aplicamos la NIIF 9, que abarca aspectos relacionados con la clasificación y medición de activos y pasivos financieros, así como el tratamiento contable de cobertura de riesgos. El párrafo 6.2.4 (a) de la NIIF 9 nos permite separar el valor intrínseco y el valor temporal de un contrato de opción, y designar como instrumento de cobertura solo el cambio en el valor intrínseco del contrato. Además, como se requiere en el párrafo 6.5.15, dado que el valor externo (valor temporal) de los contratos de los derivados de compra de Jet fuel está relacionado con un "elemento cubierto relacionado con una transacción", es necesario separarlo y contabilizarlo como un "costo de cobertura" en otros resultados integrales (ORI), y acumularlo como un componente separado del patrimonio de los accionistas hasta que el elemento cubierto relacionado afecte el resultado del ejercicio.

Dado que el consumo mensual previsto de combustible de aviación se considera una partida cubierta de tipo “relacionado con una transacción”, entonces el valor temporal incluido como cambios devengados en el valor externo en capital se considera un “costo de cobertura” según la NIIF 9. La partida cubierta (Jet Fuel) de las opciones de 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 se trata de un activo no financiero, su reconocimiento inicial no genera un ajuste contable en los inventarios de la Compañía. En su lugar, se contabiliza inicialmente en el ORI y se realiza un ajuste de reclasificación desde el ORI hacia el resultado del ejercicio, el cual se reconoce en el mismo período o períodos durante los cuales se espera que el elemento cubierto se asignará al resultado del ejercicio (de acuerdo con la NIIF 9.6.5.15, B6.5.29 (a), B6.5.34 (a) y B6.5.39). A partir de enero de 2015, la Compañía comenzó a reclasificar estas cantidades (previamente reconocidas como un componente del patrimonio) en el estado de resultados en el mismo período en que se espera que el volumen de combustible de aviación consumido afecte al rubro de compras de combustible de aviación en el mismo estado de resultados.

Al 31 de diciembre de 2024, el valor razonable de las opciones de compra asiática de US Gulf Coast Jet Fuel fue de EUA $431. El valor de la cobertura derivado de los cambios en el valor extrínseco de la posición cubierta de combustible para aeronaves dada la posición fuera del dinero al 31 de diciembre de 2024 reconocida en otras partidas de perdida integral fue de EUA $307.

El costo de la cobertura se recicla al costo del combustible durante el cuarto trimestre 2024 y se reciclará al costo del combustible durante el primer trimestre 2025, ya que estas opciones vencen mensualmente y el combustible para aeronaves se consume. Las opciones contratadas para cubrir el periodo del cuarto trimestre 2024 expiraron sin ser ejercidas y solo quedan vigentes las opciones del periodo del primer trimestre 2025.

(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 dólar estadounidense). La exposición al riesgo cambiario se relaciona con las cantidades a ser pagadas, ya sean gastos y/o pagos, que se encuentran denominadas o vinculadas al dólar. Para mitigar este riesgo, podemos utilizar instrumentos financieros derivados de tipo de cambio e instrumentos financieros no derivados.

Durante el año de terminado el 31 de diciembre de 2022, 2023 y 2024, la Compañía no contrató instrumentos financieros derivados.

Al 31 de diciembre de 2022, 2023 y 2024, nuestra exposición cambiaria fue una posición pasiva neta de EUA $0.2 mil millones, EUA $0.2 mil millones y EUA $0.4 mil millones, respectivamente, denominada principalmente en pesos mexicanos.

Instrumentos financieros derivados e instrumentos financieros no derivados y tratamiento contable de las coberturas.

Nosotros mitigamos 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 e instrumentos financieros no derivados.

De acuerdo con la NIIF 9, los instrumentos financieros derivados y no 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 (i) sean efectivas para lograr la compensación de cambios en el valor razonable o los flujos de efectivo de los elementos de cobertura y (ii) se evalúan de forma continua para determinar que han sido efectivas a lo largo de los períodos de información financiera para los que fueron designadas, se puede utilizar el tratamiento de contabilidad de cobertura.

De acuerdo con el modelo contable de Coberturas de Flujo de Efectivo (CFE) la porción efectiva de los cambios en el valor razonable del instrumento de cobertura es reconocida en el ORI, mientras que la porción no efectiva es reconocida en las utilidades del estado consolidado de resultados. La cobertura del flujo de efectivo se ajusta entre el menor a la ganancia o la pérdida acumulada en el instrumento de cobertura y el cambio acumulado en el valor razonable de la partida cubierta. Los montos reconocidos en ORI se transfieren a las ganancias en el periodo en el que la transacción cubierta afecta a las ganancias.

Las utilidades o pérdidas realizadas de los instrumentos financieros derivados y no derivados que califican como CFE son reconocidas en la misma línea en que se registra la partida cubierta en el estado consolidado de resultados.

Véase en sección: “Fluctuaciones en la moneda o la devaluación y depreciación del dólar estadounidense podrían afectar adversamente nuestras operaciones, el Reporte Anual, la situación financiera o los resultados de las operaciones”.

(iii) *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 del 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 con tasas de interés variables. Al 31 de diciembre de 2022 teníamos contratos de cobertura de tasa de interés con un monto nocional de Ps.2.25 mil millones (EUA $116.2 millones, con base al tipo de cambio de Ps.19.36 por EUA $1 al 31 de diciembre de 2022) y un valor razonable de EUA $1.6 millones. Al 31 de diciembre de 2023 teníamos contratos de cobertura de tasa de interés con un monto nocional de Ps.3.16 mil millones (EUA $187.4 m156illones, con base al tipo de cambio de Ps.16.89 por EUA $1 al 31 de diciembre de 2023) y un valor razonable de EUA $1.7 millones. Al 31 de diciembre de 2024 teníamos contratos de cobertura de tasa de interés con un monto nocional de Ps.2.42 mil millones (EUA $119.2 millones, con base al tipo de cambio de Ps.20.27 por EUA $1 al 31 de diciembre de 2024) y un valor razonable de EUA $0.3 millones Estos instrumentos se presentan como parte de los activos financieros en el estado consolidado de situación financiera.

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

	Dentro de un año	Uno a cinco años	Total
Préstamos que devengan intereses:			
Anticipos para la compra de aeronaves	EUA $215,393	EUA $ 145,589	EUA $ 360,982
Certificados Bursátiles Fiduciarios respaldados por Activos	24,669	94,565	119,234
Otros contratos de financiamiento	30,918	288,978	319,896
Total	EUA $ 270,980	EUA $ 529,132	EUA $ 800,112

Impuesto diferido. Los impuestos diferidos se registran sobre la base de las diferencias entre la base de los estados financieros consolidados y la base fiscal de los activos y pasivos y de pérdidas fiscales disponibles y créditos fiscales por amortizar 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, nuestra administración considera 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 2022, 2023 y 2024, tuvimos pérdidas fiscales de ejercicios anteriores por las cantidades de EUA $127.9 millones, EUA $131.2 millones y EUA $0.8 millones, respectivamente. Estas pérdidas se relacionan con nuestras operaciones y las operaciones de nuestras subsidiarias sobre una base independiente, las cuales conforme a la Ley del Impuesto sobre la Renta pueden ser compensadas contra la utilidad fiscal generada en los siguientes años en cada país y no pueden ser utilizadas para compensar la utilidad fiscal en otros lugares en nuestro grupo consolidado. Durante los años terminados al 31 de diciembre 2022, 2023 y 2024, utilizamos pérdidas fiscales por amortizar de EUA $4.0 millones, EUA $15.5 millones y EUA $107.9 millones, respectivamente.

Impuestos de Centroamérica (Guatemala, Costa Rica y El Salvador)

De conformidad con la Ley del Impuesto sobre la Renta de Guatemala (LISRG), bajo el régimen de beneficios de actividades comerciales, las pérdidas fiscales no se pueden compensar contra las utilidades fiscales futuras. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2022, 2023 y 2024, generamos una (pérdida) utilidad fiscal de EUA $(10) mil, EUA $623 mil y EUA $966 mil, respectivamente.

De acuerdo con la Ley de Impuesto Sobre la Renta de Costa Rica (LISRCR), los impuestos se basan en los ingresos netos obtenidos del tráfico cuyo origen o destino es Costa Rica y las pérdidas fiscales netas pueden compensar la renta imponible en un plazo de tres años. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2022, 2023 y 2024 generamos una utilidad (pérdida) fiscal neta de EUA $3.9 millones, EUA $(9.5) millones y EUA $0.6 millones, respectivamente. Por las pérdidas fiscales no se ha reconocido ningún activo por impuestos diferidos.

De acuerdo con la Ley del Impuesto sobre la Renta de El Salvador (LISRES), bajo el régimen de ganancias de actividades comerciales, las pérdidas operativas netas no pueden compensar los ingresos gravables en años anteriores o futuros. Por los años terminados al 31 de diciembre de 2022, 2023 y 2024, generamos una utilidad fiscal neta de EUA $17.1 millones, EUA $3.2 millones y EUA $35.8 millones, respectivamente.

Deterioro de activos de larga duración. El valor en libros del equipo de vuelo, mobiliario y equipo y activos por derecho de uso se revisa para determinar si existen indicios de deterioro cuando eventos o cambios en las circunstancias indican que el valor en libros puede no ser recuperable.

Hemos identificado una Unidad Generadora de Efectivo (UGE), que incluye los activos de larga duración y toda la flota, incluidos los activos por derecho de uso y los equipos de vuelo. Evaluamos en cada fecha de presentación de informes si existe evidencia objetiva de que los activos de larga duración y toda la flota, incluidos los activos por derecho de uso y los equipos de vuelo, están deteriorados en la UGE. Registramos cargos por deterioro en operaciones cuando eventos y circunstancias indican que los activos pueden estar deteriorados o cuando el valor en libros de un activo de larga duración o unidad generadora de efectivo relacionada excede su monto recuperable, que es el mayor entre (i) su valor razonable menos costo de venta 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, que generalmente no son mayores a cinco años. 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 el año terminado el 31 de diciembre de 2024, realizamos un análisis de deterioro de su única Unidad Generadora de Efectivo (UGE), que comprende los activos de larga duración y toda la flota de aeronaves, incluidos los activos por derecho de uso y equipos de vuelo. El monto recuperable de la UGE se determinó utilizando un modelo de flujo de efectivo descontado basado en proyecciones que cubren un período de cinco años. La determinación del monto recuperable consideró una tasa de descuento después de impuestos de 12.75% (antes de impuestos del 17.98%) y una tasa de crecimiento a largo plazo de 2.14%. Se concluyó que el valor en libros de la UGE no superó su monto recuperable, con base en las metodologías y supuestos aplicados, por lo cual no se registraron cargos por deterioro.

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2024 y 2023, evaluamos mediante un análisis para identificar indicios de deterioro en sus activos de larga duración y activos por derecho de uso y de acuerdo con el resultado, concluimos que no había indicios de deterioro.

Estimación para pérdidas crediticias. Se constituye una reserva para pérdidas crediticias cuando existen pruebas objetivas de que no seremos capaces de cobrar todas las cantidades adeudadas conforme a los términos originales de las cuentas por cobrar. Al 31 de diciembre de 2022, 2023 y 2024, la estimación para pérdidas crediticias fue de EUA $1.7 millones, EUA $1.3 millones y EUA $0.8 millones, respectivamente.

Resultados de la operación:

Resultados de Operaciones

Ingresos operativos

2023 comparado con 2024

	Por los años terminados el 31 de diciembre de			
	2023	2024	Variación	
Ingresos operativos	(En miles de dólares estadounidenses, excepto por %)			
Ingreso pasajero:				
Ingreso por tarifa	1,650,287	1,517,106	(133,181)	(8.1)%
Otro ingreso de pasajeros	1,473,237	1,492,593	19,356	1.3%

	Por los años terminados el 31 de diciembre de			
	2023	2024	Variación	
Ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros:				
Otros ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros	115,424	111,551	(3,873)	(3.4)%
Carga	20,025	20,626	601	3.0%
Total ingresos operativos	3,258,973	3,141,876	(117,097)	(3.6)%
Información operativa				
Capacidad (en miles de ASMs)	38,890,127	33,989,693	(4,900,434)	(12.6)%
Factor de ocupación reservado	86%	87%		0.8pp
Pasajeros reservados (en miles)	33,497	29,473	(4,024)	(12.0)%
Tarifa promedio por pasajero reservado	49	51	2	4.1%
Ingresos promedio derivados de otros pasajeros reservados	44	51	7	15.9%
Promedio total de otros ingresos por pasajero reservado	48	55	7	14.6%
Ingresos de pasajeros por milla (RPMs) (miles)	33,448,937	29,504,673	(3,944,264)	(11.8)%

Ingreso por tarifa. La disminución del 8.1% en los ingresos por tarifa en 2024, se debió principalmente a una disminución del 12.0% en los pasajeros reservados, parcialmente compensado por un aumento del 4.1% en los ingresos por tarifa promedio por pasajero reservado. Adicionalmente durante 2024, la capacidad de ASM disminuyo en respuesta a la demanda de pasajeros en nuestros mercados.

Otro ingreso de pasajeros. El incremento del 1.3% en otros ingresos por pasajeros en 2024 se debió principalmente a un mayor volumen de pasajeros que optaron por comprar servicios adicionales en comparación con 2023. Durante 2024, implementamos nuevas iniciativas para aumentar las ventas en servicios adicionales.

Otros ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros. La disminución del 3.4% en otros ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros en 2024 se debió principalmente a la disminución en otros servicios, incluyendo la publicidad de espacios a terceros, ingresos por seguros de viaje, paquetes vacacionales, y otros, respecto al 2023.

Carga. El incremento de 3.0% en los ingresos de carga en 2024 se debió principalmente a un mayor volumen de operaciones de carga en comparación con 2023.

2022 comparado con 2023

	Por los años terminados el 31 de diciembre de			
	2022	2023	Variación	
Ingresos operativos	(En miles de dólares estadounidenses, excepto por %)			
Ingreso pasajero:				
Ingreso por tarifa	1,661,176	1,650,287	(10,889)	(0.7)%
Otro ingreso de pasajeros	1,078,251	1,473,237	394,986	36.6 %
Ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros:				
Otros ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros	92,977	115,424	22,447	24.1%
Carga	14,786	20,025	5,239	35.4%
Total ingresos operativos	2,847,190	3,258,973	411,783	14.5%

	Por los años terminados el 31 de diciembre de			
	2022	2023	Variación	
Información operativa				
Capacidad (en miles de ASMs)	35,280,830	38,890,127	3,609,297	10.2%
Factor de ocupación reservado	86%	86%		0.4pp
Pasajeros reservados (en miles)	31,051	33,497	2,446	7.9%
Tarifa promedio por pasajero reservado	54	49	(5)	(9.3)%
Ingresos promedio derivados de otros pasajeros reservados	35	44	9	25.7%
Promedio total de otros ingresos por pasajero reservado	38	48	10	26.3%
Ingresos de pasajeros por milla (RPMs) (miles)	30,191,210	33,448,937	3,257,727	10.8%

Ingreso por tarifa. La disminución del 0.7% en los ingresos por tarifas en 2023 se debió principalmente a una disminución del 9.3% en los ingresos por tarifa promedio por pasajero reservado, parcialmente compensado por un aumento del 7.9% en los pasajeros reservados. Adicionalmente durante 2023, la capacidad de ASM aumentó en respuesta a la demanda de pasajeros en nuestros mercados.

Otro ingreso de pasajeros. El incremento del 36.6% en otros ingresos por pasajeros en 2023 se debió principalmente a un mayor volumen de pasajeros que optaron por comprar servicios adicionales y a los precios dinámicos en los servicios adicionales en comparación con 2022. Adicionalmente, se implementaron nuevos productos e iniciativas para aumentar las ventas en servicios adicionales.

Otros ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros. El incremento del 24.1% en otros ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros en 2023 se debió principalmente a mayores ingresos por nuestras comisiones de tarjetas de crédito de afinidad. El resto de los incrementos se debió a otros servicios diversos, incluida la publicidad de espacios a terceros, ingresos por seguros de viaje, paquetes vacacionales, entre otros respecto al 2022.

Carga. El incremento de 35.4% en los ingresos de carga en 2023 se debió principalmente a un mayor volumen de operaciones de carga registradas en comparación con 2022.

Gastos de operación, neto

2023 comparado con 2024

	Por los años terminados el 31 de diciembre de			
	2023	2024	Variación	
	(En miles de dólares estadounidenses, excepto por %)			
Otros ingresos operativos	(54,710)	(206,444)	(151,734)	277.3%
Gastos de combustible	1,165,078	893,987	(271,091)	(23.3)%
Gastos de navegación, aterrizaje y despegue	503,366	492,507	(10,859)	(2.2)%
Salarios y beneficios	386,723	411,253	24,530	6.3%
Depreciación de activos por derecho de uso	362,015	409,935	47,920	13.2%
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	167,341	169,472	2,131	1.3%
Otros gastos operativos	169,864	139,248	(30,616)	(18.0)%
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo	103,845	135,155	31,310	30.2%
Gastos de mantenimiento	98,445	100,426	1,981	2.0%
Depreciación y amortización	134,296	183,115	48,819	36.4%
Total gastos operativos, netos	3,036,263	2,728,654	(307,609)	(10.1)%

Los gastos operativos, netos, disminuyeron 10.1% en 2024 principalmente atribuido a la disminución de nuestras operaciones y otros factores que se describen a continuación.

Otros ingresos operativos. El aumento de EUA $151.7 millones, o 277.3%, en otros ingresos operativos 2024 se debió principalmente a un mayor número de transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso y a la compensación recibida del fabricante de motores, relacionadas con las inspecciones preventivas aceleradas de motores.

Gastos de combustible. La disminución del 23.3% en el gasto de combustible de 2024 se atribuyó principalmente a un decremento de 11.6% en el costo promedio de combustible por galón y a la disminución del 13.3% en el consumo del combustible en comparación con 2023.

Gastos de aterrizaje, despegue y navegación. La disminución del 2.2% en los gastos de aterrizaje, despegue y navegación en 2024 se debió principalmente a un decremento del 14.0% en el total de despegues y una disminución del 12.0% en el volumen de pasajeros en comparación con 2023.

Salarios y Beneficios. El incremento de 6.3% en salarios y beneficios en 2024 se debió principalmente al aumento salarial anual y a la provisión sobre la participación de los trabajadores en las utilidades.

Depreciación de activos por derecho de uso. El aumento de 13.2% en la depreciación de los activos por derecho de uso en 2024 se atribuyó principalmente a la ampliación de nuestra flota, incluida la incorporación de 14 nuevas aeronaves.

Gastos de ventas, mercadotecnia y distribución. El aumento del 1.3% en los gastos de ventas, mercadotecnia y distribución durante 2024 se debió principalmente por mayores gastos de mercadotecnia, destinados a promover nuestras rutas y aumentar nuestros ingresos.

Otros gastos operativos. La disminución del 18.0% en otros gastos operativos en 2024 se atribuyó principalmente a una disminución en los gastos de administración de soporte operativo.

Gastos de arrendamiento variables de equipo de vuelo. El aumento del 30.2% en los gastos variables de aeronaves y motores en 2024 se atribuyó principalmente a las provisiones de costos de devolución registradas durante el año. Adicionalmente, en 2023, reconocimos beneficios por la remedición en los acuerdos de las extensiones de los arrendamientos.

Gastos de mantenimiento. El aumento de 2.0% en los gastos de mantenimiento en 2024 se atribuyó principalmente por las actividades de mantenimiento rutinario, atribuibles a un mayor tamaño promedio de la flota durante el año.

Depreciación y amortización. El aumento de 36.4% en depreciación y amortización en 2024 se atribuyó principalmente a una mayor amortización de los eventos de mantenimiento mayores asociados con la antigüedad de nuestra flota. El costo de estos eventos de mantenimiento mayor se registra bajo el método de diferimiento. En 2023 y 2024, registramos la amortización de mejoras a bienes arrendados de mantenimiento mayor por un total de EUA $114.9 millones y EUA 150.6 millones, respectivamente.

2022 comparado con 2023

	Por los años terminados el 31 de diciembre de			
	2022	2023	Variación	
	(En miles de dólares estadounidenses, excepto por %)			
Otros ingresos operativos	(25,066)	(54,710)	(29,644)	118.3%
Gastos de combustible	1,299,254	1,165,078	(134,176)	(10.3)%
Gastos de navegación, aterrizaje y despegue	379,108	503,366	124,258	32.8%
Salarios y beneficios	283,089	386,723	103,634	36.6%
Depreciación de activos por derecho de uso	320,443	362,015	41,572	13.0%
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	124,287	167,341	43,054	34.6%
Depreciación y amortización	97,486	134,296	36,810	37.8%
Otros gastos operativos	102,585	169,864	67,279	65.6%
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo	124,532	103,845	(20,687)	(16.6)%
Gastos de mantenimiento	97,783	98,445	662	0.7%
Total gastos operativos, neto	2,803,501	3,036,263	232,762	8.3%

Los gastos operativos totales, incrementaron 8.3% en 2023 principalmente atribuido al crecimiento de nuestras operaciones y otros factores contribuyentes que se describen a continuación.

Otros ingresos operativos. El aumento de EUA $29.6 millones, o 118.3%, en otros ingresos operativos 2023 se debió principalmente a la compensación del fabricante de motores registrada en el periodo y a las ganancias por operaciones de venta y arrendamiento en vía de regreso.

Gastos de combustible. La disminución del 10.3% en el gasto de combustible de 2023 se atribuyó principalmente a un decremento de 18.0% en el costo promedio de combustible por galón, parcialmente compensada por un aumento del 9.5% en los galones de combustible consumidos en comparación con 2022.

Gastos de aterrizaje, despegue y navegación. El incremento del 32.8% en los gastos de aterrizaje, despegue y navegación en 2023 se debió principalmente a un aumento del 4.3% en el total de despegues y un aumento del 7.9% en pasajeros en comparación con 2022. El aumento de los indicadores operativos, particularmente en el mercado internacional, resultó en mayores gastos de aterrizaje, despegue y navegación.

Depreciación de activos por derecho de uso. El aumento de 13.0% en la depreciación de los activos por derecho de uso en 2023 se atribuyó principalmente a la ampliación de nuestra flota, incorporando 13 nuevas aeronaves.

Salarios y Beneficios. El incremento de 36.6% en salarios y beneficios en 2023 se debió principalmente por la apreciación del peso mexicano y el incremento en la compensación salarial anual y una mayor compensación variable resultante de la estructura basada en el desempeño de nuestra fuerza laboral debido a una mayor actividad operativa. Este aumento fue parcialmente compensado por una disminución en el número total de empleados.

Gastos de ventas, mercadotecnia y distribución. El aumento del 34.6% en los gastos de ventas, mercadotecnia y distribución durante 2023 se debió principalmente por mayores gastos de mercadotecnia, comisiones de ventas y gastos de distribución, con el objetivo de reforzar nuestro crecimiento total de ingresos operativos. Además, se dirigieron mayores inversiones a esfuerzos de mercadotecnia y distribución para mejorar la promoción de nuestros otros ingresos de pasajeros e ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros.

Gastos de mantenimiento. El aumento de 0.7% en los gastos de mantenimiento en 2023 fue impulsado por las actividades de mantenimiento rutinario realizadas durante el año atribuibles al mayor tamaño promedio de la flota.

Gastos de arrendamiento variables de equipo de vuelo. La disminución del 16.6% en los gastos variables de aeronaves y motores en 2023 se atribuyó principalmente a menores costos de devolución como resultado de la nueva remedición en los acuerdos de las extensiones de los arrendamientos de aeronaves y motores registrados en 2023.

Otros gastos operativos. El aumento del 65.6% en otros gastos operativos en 2023 se atribuyó principalmente a mayores gastos administrativos y operativos de soporte que representan el 65% de este rubro. Este incremento incluye mayores gastos de viaje y viáticos de nuestra tripulación así como un aumento en gastos de tecnología y comunicaciones respecto al año anterior.

Depreciación y amortización. El aumento de 37.8% en depreciación y amortización en 2023 se debió principalmente a una mayor amortización de los eventos de mantenimiento mayores asociados con la antigüedad de nuestra flota. El costo de estos eventos de mantenimiento mayor se contabiliza bajo el método de diferimiento. En 2022 y 2023, registramos la amortización de mejoras a bienes arrendados de mantenimiento mayor por EUA $83.1 millones y EUA $114.9 millones, respectivamente.

Resultados operativos

2023 comparado con 2024

	Por los años terminados el 31 de diciembre de			
	2023	**2024**	**Variación**	
	(En miles de dólares estadounidenses, excepto por %)			
Resultados operativos				
Total ingresos operativos	3,258,973	3,141,876	(117,097)	(3.6)%
Total gastos operativos, neto	3,036,263	2,728,654	(307,609)	(10.1)%
Utilidad de operación	222,710	413,222	190,512	85.5%

Utilidad de operación. Como resultado de los factores descritos anteriormente, nuestra utilidad de operación incrementó de EUA $222.7 millones en 2023 a EUA $413.2 millones en 2024.

2022 comparado con 2023

	Por los años terminados el 31 de diciembre de			
	2022	**2023**	**Variación**	
	(En miles de dólares estadounidenses, excepto por %)			
Resultados operativos				
Total ingresos operativos	2,847,190	3,258,973	411,783	14.5%
Total gastos operativos, neto	2,803,501	3,036,263	232,762	8.3%
Utilidad de operación	43,689	222,710	179,021	409.8%

Utilidad de operación. Como resultado de los factores descritos anteriormente, nuestra utilidad de operación incrementó de EUA $43.7 millones en 2022 a EUA $222.7 millones en 2023.

Resultados financieros

2023 comparado con 2024

	Por los años terminados el 31 de diciembre de			
	2023	2024	Variación	
Resultados financieros	(En miles de dólares estadounidenses, excepto por %)			
Ingresos financieros	38,222	49,444	11,222	29.4%
Costos financieros	(219,343)	(293,639)	(74,296)	33.9%
Ganancia (pérdida) cambiaria, neta	(34,147)	13,662	47,809	n/a
Total resultados financieros	(215,268)	(230,533)	(15,265)	7.1%

Total Resultados Financieros. El aumento del 7.1% en nuestra pérdida financiera total en 2024 se debió principalmente a un mayor costo financiero relacionado con los contratos de arrendamiento de aeronaves y motores, parcialmente compensado por las ganancias cambiarias registradas durante el año comparado con 2023.

2022 comparado con 2023

	Por los años terminados el 31 de diciembre de			
	2022	2023	Variación	
Resultados financieros	(En miles de dólares estadounidenses, excepto por %)			
Ingresos financieros	12,902	38,222	25,320	196.2%
Costos financieros	(192,535)	(219,343)	(26,808)	13.9%
Ganancia (pérdida) cambiaria, neta	3,581	(34,147)	(37,728)	n/a
Total resultados financieros	(176,052)	(215,268)	(39,216)	22.3%

Total Resultados Financieros. El aumento del 22.3% en nuestra pérdida financiera total en 2023 se debió principalmente a un mayor costo financiero relacionado con los contratos de arrendamiento de aeronaves y motores, parcialmente compensado por un incremento en las ganancias cambiarias registradas durante el año en comparación con 2023.

Impuesto sobre la utilidad y utilidad neta

2023 comparado con 2024

	Por los años terminados el 31 de diciembre de			
	2023	2024	Variación	
	(En miles de dólares estadounidenses, excepto por %)			
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	7,442	182,689	175,247	>100.0%
Beneficio (gasto) por Impuestos a la utilidad	377	(56,314)	(56,691)	n/a
Utilidad neta	7,819	126,375	118,556	>100.0%

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2023 y 2024, registramos un beneficio (gasto) de impuesto a la utilidad de EUA $0.4 millones y EUA $(56.3) millones, respectivamente. Al 31 de diciembre de 2024, nuestras pérdidas fiscales por amortizar ascendieron a EUA $0.8 millones, (comparado con EUA $131.2 millones al 31 de diciembre de 2023).

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2023, amortizamos EUA $15.5 millones en pérdidas fiscales disponibles, mientras que en 2024, la utilización aumentó a EUA $107.9 millones. La tasa efectiva para 2023 fue de (5.1%), mientras que en 2024 fue de 30.8%.

2022 comparado con 2023

	Por los años terminados el 31 de diciembre de			
	2022	2023	Variación	
	(En miles de dólares estadounidenses, excepto por %)			
(Pérdida) utilidad antes de impuestos a la utilidad	(132,363)	7,442	139,805	n/a
Beneficio por Impuestos a la utilidad	52,139	377	(51,762)	(99.3)%
(Pérdida) utilidad neta	(80,224)	7,819	88,043	n/a

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2022 y 2023, registramos un beneficio de impuesto a la utilidad de EUA $52.1 millones y EUA $0.4 millones, respectivamente. Al 31 de diciembre de 2023, nuestras pérdidas fiscales por amortizar ascendieron a EUA $131.2 millones, (comparado con EUA $127.9 millones al 31 de diciembre de 2022).

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2022, amortizamos EUA $4.0 millones en pérdidas fiscales disponibles, mientras que, en 2023, la utilización aumentó a EUA $15.5 millones. La tasa efectiva para 2022 fue de 39.4%, mientras que en 2023 fue de (5.1%).

Situación financiera, liquidez y recursos de capital:

Liquidez y Recursos de Capital

Liquidez

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

	Por los años terminados el 31 de diciembre de		
	2022	2023	2024
	(Miles de dólares estadounidenses)		
Flujos netos de efectivo generados por actividades de operación	613,602	729,825	1,089,729
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión	(130,694)	(462,044)	(472,520)
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de financiamiento	(513,088)	(214,386)	(471,570)

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 equipo de vuelo, incluyendo los pagos anticipados para la adquisición de aeronaves. En ocasiones, hemos financiado los pagos anticipados relacionados con las aeronaves con líneas de crédito revolventes con bancos comerciales. Obtuvimos compromisos de financiamiento para los pagos anticipados respecto a todas las aeronaves que serán entregadas hasta el año 2025.

Nuestro efectivo y equivalentes de efectivo incrementó EUA $133.8 millones, de EUA $774.2 millones el 31 de diciembre de 2023 a EUA $908.0 millones el 31 de diciembre de 2024. Al 31 de diciembre de 2024 teníamos disponibles líneas de crédito por la cantidad de EUA $1,873.4 millones, de las cuales EUA $1,315.4 millones se relacionaron con deuda financiera (EUA $308.6 millones no han sido dispuestos) y EUA $558.0 millones se relacionaron con cartas de crédito (EUA $229.3 millones no han sido dispuestos). Al 31 de diciembre de 2024, teníamos disponibles líneas de crédito por EUA $537.9 millones. Al 31 de diciembre de 2023 teníamos disponibles líneas de crédito por la cantidad de EUA $1,388.8 millones, de las cuales EUA $960.9 millones se relacionaron con deuda financiera (EUA $228.4 millones no han sido dispuestos) y EUA $427.9 millones se relacionaron con cartas de crédito (EUA $178.8 millones no han sido dispuestos). Al 31 de diciembre de 2022 teníamos disponibles líneas de crédito por la cantidad de EUA $859.1 millones, de las cuales EUA $701.2 millones se relacionaron con deuda financiera (EUA $390.3 millones no han sido dispuestos) y EUA $157.9 millones se relacionaron con cartas de crédito (EUA $16.1 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 2024, 90% de nuestro efectivo, equivalentes de efectivo e inversiones a corto plazo se encontraban denominadas en dólares estadounidenses mientras el 7% se encontraban denominadas en pesos y el 3% denominados en otras monedas. 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 generados por actividades de operación para generar capital de trabajo para nuestras operaciones actuales y futuras. Los flujos netos de efectivo generados por actividades de operación fueron de EUA $1,089.7 millones en 2024 y EUA $729.8 millones en 2023. Este incremento se atribuye principalmente a una mayor utilidad neta y a la mejora de flujos de efectivo relacionados con otras cuentas por cobrar, pagos anticipados, depósitos en garantías, así como pasivos.

Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión. Durante 2024, nuestro flujo de caja neto utilizado en actividades de inversión ascendió a EUA $472.5 millones. Esto consistió principalmente en adquisiciones de refacciones rotables, mobiliario y equipo por un monto de EUA $583.1 millones, los cuales incluyen inversiones de EUA $129.0 millones en eventos de mantenimiento mayor, EUA $218.8 millones en refacciones rotables y EUA $235.3 millones en pagos anticipados para la compra de aeronaves. Adicionalmente, invertimos EUA $17.6 millones en adquisiciones de activos intangibles y EUA $31.8 millones en otras inversiones. Estas inversiones fueron parcialmente compensadas por reembolsos de pagos anticipados para la compra de aeronaves por EUA $160.0 millones.

Durante 2023, nuestro flujo de caja neto utilizado en actividades de inversión ascendió a EUA $462.0 millones. Esto consistió principalmente en adquisiciones de repuestos rotables, mobiliario y equipo por: (i) EUA $480.8 millones (que incluyeron inversiones de EUA $147.7 millones en eventos de mantenimiento mayor, EUA $102.7 millones en repuestos rotables y EUA $230.4 millones en pagos previos a la entrega de aeronaves), (ii) EUA $10.4 millones en adquisiciones de activos intangibles y (iii) EUA $17.0 millones en otras inversiones. Estas inversiones fueron parcialmente compensadas por reembolsos de pagos previos a la entrega de EUA $45.1 millones y otros ingresos menores de EUA $1.1 millones.

Durante 2022, el flujo neto de efectivo utilizado en actividades de inversión totalizó a EUA $130.7 millones, los cuales consistieron principalmente en adquisiciones de partes rotables, mobiliario y equipo por un total de EUA $347.1 millones, como sigue: i) adquisiciones de partes rotables y costos de mantenimiento mayor por EUA $180.5 millones, y ii) pagos anticipados de aeronaves por EUA $166.6 millones. Adicionalmente, adquirimos activos intangibles por EUA $6.8 millones. Estas adquisiciones fueron parcialmente compensadas por reembolsos de pagos previos a la entrega por EUA $221.3 millones y otros ingresos por EUA $1.9 millones.

Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de financiamiento. Durante 2024, el flujo neto de efectivo utilizados en actividades de financiamiento sumó la cantidad de EUA $471.6 millones. Esto comprendió principalmente: (i) pagos de arrendamiento por EUA $583.4 millones (pagos de arrendamiento de aeronaves y motores de repuesto), (ii) pagos de deuda financiera de EUA $208.1 millones, (iii) pagos de gastos de intereses por EUA $58.4 millones, (iv) compra de acciones propias por EUA $5.1 millones, (v) gastos de financiamiento por EUA $1.7 millones y (vi) otros instrumentos financieros por EUA $0.1 millones. Estas salidas de flujos de efectivo fueron parcialmente compensados por recursos provenientes de nuestra deuda financiera por EUA $385.2 millones.

Durante 2023, el flujo neto de efectivo utilizados en actividades de financiamiento sumó la cantidad de EUA $214.4 millones. Esto comprendió principalmente: (i) pagos de arrendamiento por EUA $529.1 millones (pagos de arrendamiento de aeronaves y motores de repuesto), (ii) pagos de deuda financiera de EUA $97.9 millones, (iii) pagos de gastos de intereses por EUA $37.2 millones, (iv) compra de acciones propias por EUA $3.0 millones, (v) gastos de oferta por EUA $2.5 millones y (vi) otros instrumentos financieros por EUA $1.5 millones. Estos flujos de efectivo fueron parcialmente compensados por recursos provenientes de los ingresos de deuda financiera respaldada por activos (CEBUR) de EUA $85.1 millones y los recursos de nuestra deuda financiera por EUA $371.7 millones.

Durante 2022, el flujo neto de efectivo utilizados en actividades de financiamiento sumó la cantidad de EUA $513.0 millones, y consistió principalmente en las obligaciones por pagos de arrendamiento de EUA $449.0 millones (renta de aeronaves y motores de repuesto), pagos de deuda financiera de EUA $196.6 millones, pagos de gastos de intereses por EUA $17.6 millones, compra de acciones propias por EUA $5.2 millones; los cuales fueron parcialmente compensados por recursos provenientes de los ingresos de la deuda financiera (capital de trabajo) de EUA $17.5 millones y los recursos de nuestra deuda financiera por EUA $137.9 millones relacionados con nuestra línea de crédito revolvente con Santander y Bancomext.

Contratos de Crédito

La línea de crédito revolvente con Santander y Bancomext, fue firmada el 27 de julio de 2011, modificada el 1 de agosto de 2013, el 28 de febrero de 2014 y 27 de noviembre de 2014, bajo la cual somos garantes, cuya tasa es variable, proporciona financiamiento de los pagos anticipados para la compra de aeronaves de la familia Airbus A320. El 25 de agosto de 2015 celebramos un convenio modificatorio adicional a dicho contrato para financiar los pagos anticipados de entrega de ocho aeronaves adicionales Airbus A320. El 30 de noviembre de 2016 celebramos un convenio modificatorio adicional a dicho contrato para financiar los pagos anticipados de entrega de 22 aeronaves Airbus A320 bajo nuestro contrato de compraventa con Airbus. En diciembre de 2017, formalizamos una mejora adicional para extender el plazo del acuerdo de préstamo hasta noviembre de 2021. En noviembre de 2018, celebramos un convenio modificatorio para extender el plazo del contrato de crédito hasta mayo de 2022. Finalmente, formalizamos en una mejora adicional a este contrato de crédito en octubre de 2020, para extender el plazo hasta octubre de 2022.

El monto total principal de esta línea de crédito revolvente fue de hasta EUA $183.0 millones, de los cuales EUA $103.7 millones es proporcionada por Santander y EUA $79.3 millones por Bancomext. Esta línea de crédito revolvente devengaba un interés anual a tasa LIBOR a tres meses más 260 puntos básicos. A partir de octubre de 2022 está línea de crédito venció.

Una línea de crédito revolvente con Santander y Bancomext fue firmada el 8 de junio de 2022, bajo la cual somos obligado solidario brinda el financiamiento de pagos de los anticipos para la compra de aeronaves de la familia A320. Esta línea de crédito revolvente devenga una tasa de interés anual a tasa SOFR a tres meses más 298 puntos porcentuales y cinco puntos base adicionales si no se cumplen con los objetivos de sostenibilidad. El 31 de agosto de 2023, la tasa de interés incrementó cinco puntos base, con la posibilidad de mitigar la tasa adicional si se cumplen los objetivos en los próximos años. Esta línea de crédito revolvente puede limitar nuestra capacidad para declarar y pagar dividendos en caso de no cumplir con los términos de pago establecidos, disposición de ciertos activos, incurramos en endeudamiento y creemos ciertos gravámenes.

En agosto de 2024, la Compañía firmó un convenio modificatorio para incrementar el monto de este préstamo e incluir el pago de los anticipos para compras de aeronaves adicionales, extendiendo la vigencia del contrato hasta el 31 de diciembre de 2028.

En diciembre de 2022, la Compañía firmó una línea de capital de trabajo con Banco Actinver, S.A., Institución de Banca Múltiple (“Actinver”) en pesos mexicanos, con una tasa de interés anual de TIIE 28 días más 250 puntos base de margen. Al 31 de diciembre de 2024, la línea se encontraba vencida

El 20 de junio de 2019 nuestra subsidiaria Volaris Opco emitió 15,000,000 de certificados bursátiles fiduciarios bajo la clave VOLARCB 19 por la cantidad de Ps.1.5 mil millones (EUA $74 millones al 31 de diciembre de 2024, con base al tipo de cambio de Ps.20.27 por EUA $1) a través de un Fideicomiso Irrevocable número CIB/3249 constituido por Volaris Opco. El monto emitido fue parte un programa aprobado por la CNBV por una cantidad de has Ps.3.0 mil millones (EUA $148 millones al 31 de diciembre de 2024, con base al tipo de cambio de Ps.20.27 por EUA $1).Los certificados tenían un vencimiento de cinco años, con reducciones anuales de Ps.250.0 millones, Ps.500.0 millones, Ps.500.0 millones y Ps.250.0 millones (EUA $12.3 millones, EUA $24.7 millones, EUA $24.7 millones y EUA $12.3 millones al 31 de diciembre de 2023, con base al tipo de cambio de Ps.20.27 por EUA $1) en 2021, 2022, 2023 y 2024, respectivamente, con una tasa de cupón de flotante a un mes de referencia a TIIE 28 días más 175 puntos base. Esta emisión fue totalmente liquidada el 20 de junio de 2024.

El 13 de octubre de 2021, nuestra subsidiaria Volaris Opco, concluyó la emisión de 15,000,000 de certificados bursátiles fiduciarios bajo la clave de pizarra VOLARCB 21L por un monto de Ps.1.5 mil millones (EUA $74 millones al 31 de diciembre de 2024, con base al tipo de cambio de Ps.20.27 por EUA $1) a través de un Fideicomiso Irrevocable número CIB/3249 constituido por Volaris Opco. El monto de la emisión forma parte de un programa aprobado por la CNBV por un monto de hasta Ps.3.0 mil millones (EUA $148 millones al 31 de diciembre de 2024 con base en un tipo de cambio de Ps.20.27 por EUA $1). Con esta segunda emisión se alcanza el monto total aprobado para el programa. Los bonos fiduciarios respaldados por activos vencen en cinco años, tienen amortizaciones de principal de Ps.83.3 millones, Ps.500.0 millones, Ps.500.0 millones y Ps.416.7 millones (EUA $4.1 millones, EUA $24.7 millones, EUA $24.7 millones y EUA $20.6 millones como del 31 de diciembre de 2024, con base en un tipo de cambio de Ps.20.27 por EUA $1) en 2023, 2024, 2025 y 2026, respectivamente, y devengan intereses anuales a TIIE 28 días más 200 puntos base.

Los certificados bursátiles fiduciarios emitidos en 2021 cumplen con los Principios de Bonos Vinculados a la Sostenibilidad 2020, desarrollados por la Asociación Internacional del Mercado de Capitales (ICMA). Las notas tienen Objetivos de Sostenibilidad, (SPT), para el KPI, para reducir las emisiones de dióxido de carbono medidas como gramos de emisiones de CO2 por pasajero/kilómetro de ingresos (gCO2/RPK) en un 21.54%, 24.08% y 25.53% para 2022, 2023 y 2024. respectivamente, en comparación con los niveles de 2015. Esta oferta nos ayudará a lograr nuestros objetivos sostenibles a largo plazo, entre los que se encuentran reducir las emisiones de CO2 en un 35.42% para 2030, en comparación con los niveles de 2015. Una característica de los bonos fiduciarios respaldados por activos es que pagarán 25 puntos base adicionales a la tasa de interés si no se cumplen los objetivos de sostenibilidad para 2022, con la posibilidad de mitigar la tasa adicional si se cumplen los objetivos de 2023 o 2024. El 20 de septiembre de 2023, la tasa de interés aumentó en veinticinco (25) puntos base, con posibilidad de mitigar la tasa adicional si se cumplen las metas para los próximos años.

El 28 de septiembre de 2023, la CNBV, aprobó un incremento en el monto del programa vigente hasta Ps.5.0 mil millones (EUA $246.7 millones, basado en un tipo de cambio de Ps.20.27 por EUA $1 al 31 de diciembre de 2024) con esta autorización, nuestra subsidiaria Volaris Opco emitió 15,000,000 bonos respaldados por activos bajo la clave VOLARCB 23 por Ps.1.5 mil millones (EUA $74 millones, al 31 de diciembre de 2024 con base en un tipo de cambio de Ps.20.27 por EUA $1) a través del Fideicomiso Irrevocable número CIB/3249 creado por Volaris Opco. Las notas fiduciarias respaldadas por activos tienen una reducción anual de vencimiento a cinco años de Ps.187.5 millones, Ps.750.0 millones y Ps.562.5 millones (EUA $9.3 millones, EUA $37 millones y EUA $27.8 millones, al 31 de diciembre de 2024 con base en un tipo de cambio de Ps.20.27 a EUA $1) en 2026, 2027 y 2028, respectivamente, con una tasa cupón flotante a un mes referenciada a TIIE 28 más un diferencial de 215 puntos base. Los certificados bursátiles fiduciarios respaldados por activos comenzarán a amortizarse al final del tercer año.

El contrato de financiamiento con JSA International U.S. Holdings, LLC, de fecha del 1 de abril de 2022, otorga financiamiento para pagos previos a la entrega en relación con nuestra compra de aviones de la familia A320. El monto total de capital de esta línea es de hasta EUA $53.7 millones, que devenga intereses anuales a SOFR más 300 puntos base junto con un ajuste adicional SOFR. El vencimiento es a la entrega de la última aeronave financiada bajo el mismo. Para ello creamos con CI Banco, S.A. Institución de Banca Múltiple y JSA International U.S. Holdings, LLC el Fideicomiso 3866.

El contrato de financiamiento con GY Aviation Lease 1714 Co. Limited, de fecha del 1 de abril de 2022, otorga financiamiento para pagos previos a la entrega en relación con nuestra compra de aviones de la familia A320neo. El monto total de capital de esta línea es de hasta EUA $73.6 millones, que devenga intereses anuales a SOFR más 425 puntos base, junto con un ajuste adicional SOFR. El vencimiento es a la entrega de la última aeronave financiada bajo el mismo. Para ello creamos con CI Banco, S.A. Institución de Banca Múltiple y GY Aviation Lease 1714 Co. Limited el Fideicomiso 3855.

El contrato de financiamiento con Incline II B Shannon 18 Limited, de fecha del 13 de abril de 2022, otorga financiamiento para pagos previos a la entrega en relación con nuestra compra de aviones de la familia A320. El monto total de capital de esta línea es de hasta EUA $134.5 millones, que devenga intereses anuales a SOFR más 390 puntos base, junto con un ajuste adicional SOFR. El vencimiento es a la entrega de la última aeronave financiada bajo el mismo. Para ello creamos con CI Banco, S.A. Institución de Banca Múltiple y Incline II B Shannon 18 Limited el Fideicomiso 3867.

El contrato de financiamiento con Oriental Leasing 6 Company Limited, Oriental Leasing 26 Company Limited, Oriental Leasing 36 Company Limited, de fecha del 27 de julio de 2022, otorga financiamiento para pagos previos a la entrega en relación con nuestra compra de aviones de la familia A320. El monto total de capital de esta línea es de hasta EUA $123.0 millones, que devenga intereses anuales a SOFR más 200 puntos base, junto con un ajuste adicional SOFR. El vencimiento es a la entrega de la última aeronave financiada bajo el mismo. Para ello creamos con CI Banco, S.A. Institución de Banca Múltiple y Oriental Leasing 6 Company Limited, Oriental Leasing 26 Company Limited, Oriental Leasing 36 Company Limited el Fideicomiso 3921.

El 19 de diciembre de 2024, se firmó un contrato de pagos previos a la entrega con Runway Eleven Lender LLC, para financiar los pagos de los anticipos de aeronaves relacionado con la compra de aeronaves de la familia A320. Para financiar estos pagos previos a la entrega, cedimos nuestros de derechos de obligaciones en virtud del contrato de compra con Airbus, incluyendo nuestra obligación de realizar pagos previos a la entrega, a una sociedad limitada por acciones constituida en Irlanda. El acuerdo de pagos previos a la entrega de “Runway Eleven Lender LLC” no incluye covenants financieros ni obligaciones financieras.

En diciembre de 2021, renovamos la línea de capital de trabajo con Banco Sabadell S.A., Institución de Banca Múltiple (“Sabadell”) en pesos mexicanos, con una tasa de interés anual de TIIE a 28 día más un ajuste adicional de 240 puntos base. La línea de crédito venció en diciembre de 2023.

Otros acuerdos de financiamiento

Celebramos varios contratos que calificaron como transacciones fallidas de venta y arrendamiento en vía de regreso. En consecuencia, estos acuerdos se contabilizaron como transacciones de financiamiento. El detalle de estos acuerdos se presenta a continuación:

En septiembre de 2023, celebramos acuerdos con Tarquin Limited, que brinda financiamiento para la adquisición de motores. Los contratos pagan tasa de interés anual de 6.20% y vencen en 2028.

En septiembre de 2023, también celebramos acuerdos adicionales con NBB-V11218 Lease Partnership y con NBBV-11951 Lease Partnership, que brinda financiamiento para la adquisición de motores. Estos contratos pagan una tasa de interés anual de 6.20% y vencen en 2028.

En septiembre y octubre de 2023, celebramos acuerdos con Wilmington Trust SP Services (Dublin) Limited (no en su capacidad individual sino únicamente como fiduciario del Fideicomiso) para la adquisición de motores. Estos contratos pagan una tasa de interés anual de 7.16%, y vencen en 2028.

En noviembre de 2023, celebramos acuerdos con NBB Pintail Co. Ltd. para la adquisición de motores. Estos contratos pagan una tasa de interés anual de 6.99%, y vencen en 2028.

En agosto, septiembre, noviembre y diciembre de 2024, celebramos acuerdos con Bank of Utah Corporate Trust, para la adquisición de motores. Estos contratos pagan una tasa de interés anual de 6.20% y vencen en 2029.

En octubre y noviembre 2024, celebramos acuerdos con BOC Aviation (Ireland) Limited para la adquisición de motores, estos nuevos contratos devengan una tasa de interés anual de 6.86% y vencen en 2029.

En noviembre de 2024, celebramos nuevos acuerdos con RRPF Engine Leasing Limited, para la adquisición de motores. Estos contratos pagan una tasa de interés anual de 6.80% y vencen en 2032.

Compromisos y obligaciones contractuales

La siguiente tabla resume las obligaciones contractuales al 31 de diciembre de 2024:

	Obligaciones Contractuales* Pagos exigibles al periodo				
	Total	**Menos de 1 año**	**1 a 3 años**	**3 a 5 años**	**Más de 5 años**
	(En miles de dólares estadounidenses)				
Deuda [1]	813,568	284,437	280,821	224,498	23,812
Obligaciones de arrendamientos [2]	3,061,536	391,158	1,004,067	616,884	1,049,427
Futuras obligaciones de arrendamientos [3]	709,683	25,096	115,774	118,280	450,533
Obligaciones relacionadas con la compra en equipo de vuelo [4]	6,533,629	39,460	1,066,303	2,504,811	2,923,055
Total de pagos futuros de obligaciones contractuales	11,118,416	740,151	2,466,965	3,464,473	4,446,827

(1) Incluye el pago de los intereses programados.

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

(3) Estos se refieren a pagos de arrendamiento futuros en relación con nuestros contratos comprometidos por venta y arrendamiento en vía de regreso, al 31 de diciembre de 2024.

(4) Nuestras obligaciones contractuales relacionadas con la compra consisten primordialmente en la adquisición de aeronaves y motores a través de fabricantes y compañías arrendadoras. En diciembre de 2017, firmamos un convenio modificatorio al contrato de compraventa con Airbus para la compra de una orden adicional de 80 aeronaves mismas que recibiremos del 2022 al 2026. En julio de 2020, modificamos el contrato con Airbus para reprogramar la entrega de 80 aeronaves entre 2023 y 2028. En octubre de 2020, modificamos el contrato con Airbus para reprogramar 18 entregas de flota entre 2020 y 2022. En noviembre de 2021, la Compañía celebró un nuevo convenio modificatorio con Airbus para la compra de 39 aeronaves adicionales que estamos comprometidos en recibirlas entre 2023 y 2029. Adicionalmente, en este acuerdo ejercimos nuestro derecho bajo el contrato con Airbus para convertir 20 aeronaves A320neo a A321neo, uno de los cuales ha sido entregado a la fecha de este reporte anual. Finalmente, en octubre de 2022, celebramos un nuevo convenio modificatorio con Airbus para la compra de 25 aeronaves adicionales que Airbus se comprometió a entregar en 2030. Finalmente, en noviembre de 2024, celebramos un convenio modificatorio al contrato de compraventa con Airbus en el cual se reprogramaron las fechas de entrega de las 131 aeronaves pendientes de recibir entre 2025 y 2031.

***** La revelación de obligaciones contractuales no incluye obligaciones relacionadas con nuestros beneficios de post-empleo que totalizaron EUA $13 millones al 31 de diciembre de 2024.

En 2025 esperamos que nuestras inversiones de capital, neto de financiamiento de pagos anticipados para compra aeronaves, sean de EUA $250 millones, los cuales consisten principalmente en piezas de aeronaves, refacciones rotables, construcciones y mejoras a equipos arrendados y costos de eventos de mantenimiento mayores (las mejoras a los bienes arrendados se registran dentro del rubro de refacciones rotables, mobiliario y equipos, neto).

Obligaciones fuera de balance

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

Créditos o adeudos fiscales

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

Programa de Recompra de Acciones

El 21 de abril de 2023, la asamblea general ordinaria de accionistas aprobó:

1. Que establezcamos un programa de recompra de nuestras propias acciones de conformidad con los términos establecidos en Artículo 56 de la Ley del Mercado de Valores y las disposiciones aplicables de la Disposiciones de Carácter General aplicables a las Emisoras de Valores y a Otros Participantes del Mercado de Valores y la elaboración de las políticas que deberán observarse para realizar operaciones de compra y venta de acciones propias de la Compañía a través de la BMV.

2. Delegar en nuestro consejo de administración, el desarrollo de las políticas y procedimientos requeridos para realizar cualquiera de las operaciones de compra y venta de nuestras propias acciones a través de la BMV, así como para determinar esos términos y condiciones en relación con la implementación y operación del programa, en término de la Ley del Mercado de Valores y demás disposiciones aplicables, y considerando los requisitos de capital de la Compañía y cualquier otro factor que se pueda considerar crítico para el análisis de dicho programa, así como aprobar cualesquiera modificaciones y actualizaciones.

3. No destinar recursos o capital para constituir el programa hasta que cumpla con los requisitos establecidos en el artículo 56 de la Ley del Mercado de Valores y demás disposiciones aplicables, siempre que, el monto máximo de recursos o capital destinados para la adquisición de nuestras propias acciones fuera de hasta por un monto equivalente al 5% de nuestro capital social con un límite de EUA $100,000,000.00, disponiéndose, además, que el monto máximo de recursos o capital destinado a tales fines, en todo caso, deberá ser aprobado, por cada ejercicio social, por la asamblea general ordinaria de accionistas, y tal aprobación deberá cumplir con artículo 56 de la Ley del Mercado de Valores.

Control Interno:

CONTROL INTERNO

Contamos con políticas de control interno y procedimientos diseñados para proporcionar certidumbre razonable de que nuestras transacciones y otros aspectos de nuestras operaciones se llevan a cabo, son registradas y reportadas conforme a los lineamientos establecidos por nuestra administración con base en las NIIF, las cuales son aplicadas conforme a los lineamientos interpretativos de las mismas. Adicionalmente, nuestros procesos y operaciones se encuentran sujetos a auditorías internas periódicas que son revisadas por nuestro comité de auditoría.

Estimaciones, provisiones o reservas contables críticas:

ESTIMACIONES, PROVISIONES O RESERVAS CONTABLES CRÍTICAS

Para una descripción sobre las estimaciones, provisiones o reservas contables críticas de la Compañía, ver “Comentarios y Análisis de la Administración sobre los Resultados de Operación y Situación Financiera de Volaris”.

[427000-N] Administración

Auditores externos de la administración:

AUDITORES EXTERNOS

Los Estados Financieros Consolidados de Volaris y sus subsidiarias al 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022 que aparecen en este documento han sido auditados por KMPG Cárdenas Dosal, S.C., contadores públicos independientes.

Durante los tres últimos años, los auditores no han emitido opinión alguna con salvedad o negativa, ni se han abstenido de emitir opinión sobre los Estados Financieros Consolidados de Volaris.

Los auditores externos de Volaris son designados o ratificados anualmente por el Comité de Auditoría de la Compañía.

La siguiente tabla muestra los honorarios por servicios prestados por KPMG Cárdenas Dosal, S.C., firma independiente de contadores públicos registrados, o KPMG, para los periodos indicados (incluyendo los gastos relacionados) y clasificados por servicio en dólares.

	Año terminado el 31 de diciembre de	
	2023 KPMG	2024 KPMG
	(En dólares estadounidenses)	
Honorarios de Auditoria (1)	1,040,081	1,094,209
Honorarios relacionados con Auditoría (2)	128,904	126,948
Total	1,168,985	1,221,157

No hubo dependencia de Honorarios como se describe en el Código IESBA en las cuotas a Volaris.

(1) “Honorarios de Auditoría” son los honorarios totales facturados por los servicios profesionales prestados por nuestros auditores para la auditoría de nuestros estados financieros anuales, así como en relación con los servicios de auditoría para la SEC u otros requerimientos estatutarios.
(2) Los “honorarios relacionados con la auditoría” son servicios de dictámenes, sobre impuestos y obligaciones de seguridad social, proporcionados en relación con los requisitos legales y regulatorios.

Nuestro comité de auditoría aprueba previamente todos los servicios de auditoría y no auditoría proporcionados por nuestro auditor independiente de conformidad con la Ley Sarbanes-Oxley de 2002.

Operaciones con personas relacionadas y conflictos de interés:

OPERACIONES CON PERSONAS RELACIONADAS Y CONFLICTOS DE INTERÉS

Hemos participado en una serie de operaciones en condiciones de mercado con partes relacionadas, las cuales se describen a detalle en la Nota 7 de los Estados Financieros Consolidados, siendo las principales, las siguientes.

Servprot S.A. de C.V. (“Servprot”)

Servprot fue una parte relacionada hasta el 13 de junio de 2023 debido a que Enrique Beltranena Mejicano, Presidente y Director General de la Compañía, fue accionista de dicha sociedad. Servprot ofrecía servicios de seguridad para el señor Beltranena y su familia.

Al 31 de diciembre de 2022 y 2023, no tenemos saldos con Servprot bajo este contrato. Registramos gastos por EUA $0.2 millones, EUA $0.1 millones al 31 de diciembre de 2022, 2023, respectivamente, por este concepto.

Aeromantenimiento, S.A. (“Aeroman”)

Aeroman es una parte relacionada, debido a que Marco Baldocchi es miembro de nuestro consejo de administración y fue miembro del consejo de administración de Aeroman hasta noviembre de 2024. Adicionalmente, el Sr. Joaquín Alberto Palomo es miembro de nuestro consejo de administración y consejero de Aeroman. El 1 de enero de 2017, celebramos un contrato de servicios de mantenimiento y reparación de aeronaves con Aeroman. El 1 de enero de 2022, celebramos un convenio modificatorio con Aeroman y MRO Commercial, S.A. (“MRO”), sociedad afiliada de Aeroman, para extender la vigencia del contrato hasta el 1 de enero de 2027 y el 1 de enero de 2024 se firmó un nuevo acuerdo que amplio la vigencia del contrato hasta el 31 de diciembre de 2028. Este contrato contempla utilizar exclusivamente los servicios de Aeroman para la reparación y mantenimiento de aeronaves, sujeto a disponibilidad. De acuerdo con los términos del contrato, Aeroman nos brinda servicios de inspección, mantenimiento, reparación, restauración y revisión de nuestra flota de aeronaves. Realizamos pagos conforme a este contrato dependiendo de los servicios prestados.

Al 31 de diciembre de 2022, 2023 y 2024, no tenemos saldos pendientes de Aeroman bajo este contrato. Incurrimos en gastos de mantenimiento en aeronaves y soporte técnico de EUA $3.9 millones, para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2022. Durante los años terminado al 31 de diciembre de 2023 y 2024, no reconocimos transacciones de gastos.

Al 31 de diciembre de 2022, 2023 y 2024, los saldos por pagar bajo el contrato con MRO es de EUA $1.0 mil, EUA $8.0 mil y EUA $1.0 millón, respectivamente.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2022, 2023 y 2024, incurrimos en gastos con MRO de EUA $11.1 millones, EUA $15.7 millones y EUA $21.4 millones, respectivamente.

Mijares, Angoitia, Cortés y Fuentes, S.C. (“MACF”)

MACF, es una parte relacionada porque Ricardo Maldonado Yañez y Eugenio Macozuet de León, miembro propietario y suplente, respectivamente, del consejo de administración de la Compañía desde abril de 2018, son socios de MACF quien nos brinda servicios legales.

Al 31 de diciembre de 2022, 2023 y 2024 el saldo de los servicios con MACF fue de EUA $22.0 mil, EUA $105.0 mil y EUA $146.0 mil, respectivamente.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2022, 2023 y 2024, reconocimos gastos por servicios legales con MACF de EUA $0.2 millones, EUA $0.2 millones y EUA $0.2 millones, respectivamente.

Frontier Airlines Inc. (“Frontier”)

Frontier es una parte relacionada porque los señores Brian H. Franke y Andrew Broderick son miembros de nuestro consejo de administración y ambos son miembros del consejo de administración de Frontier, ellos son además socios directores de Indigo Partners, que tienen inversiones en ambas compañías.

Al 31 de diciembre de 2022, el saldo por cobrar con Frontier fue de EUA $2.1 millones. Al 31 de diciembre de 2023 no teníamos saldos por cobrar con Frontier. Al 31 de diciembre de 2024, el saldo por cobrar con Frontier fue de EUA $2.2 millones. Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2022, 2023 y 2024, el saldo por pagar fue de EUA $2.0 mil, EUA $1.9 millones y EUA $0.7 millones, respectivamente.

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2022 y 2024 reconocimos ingresos bajo dicho contrato por EUA $5.0 mil y $5.5 millones, respectivamente. Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2023 no reconocimos transacciones de ingresos.

Chevez, Ruiz, Zamarripa y Cia, S.C. (“Chevez”)

Chevez es en una parte relacionada porque el señor José Luis Fernández Fernández, es miembro independiente de nuestro consejo de administración, así como Presidente de nuestro comité de aAuditoría y es socio no administrador de Chevez. Chevez nos presta el servicio de asesoría fiscal.

Al 31 de diciembre de 2022, 2023 y 2024 la cuenta por pagar con Chevez era de EUA $0.8 millones, EUA $0.6 millones y EUA $0.1 millones, respectivamente.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2022, 2023 y 2024 reconocimos gastos de EUA $0.9 millones, EUA $1.2 millones y EUA $0.2 millones, respectivamente.

Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V. (“OMA”)

OMA era parte relacionada, porque el Sr. Ricardo Maldonado Yáñez era miembro independiente del consejo de administración de OMA y es miembro independiente de nuestro consejo de sdministración y Presidente de nuestro comité de prácticas societarias. Adicionalmente la Sra. Guadalupe Philips Margain, miembro independiente de nuestro consejo de administración, fue miembro del consejo administración de OMA hasta noviembre del 2022. A la fecha de emisión de este informe, OMA ya no es una parte relacionada de la Compañía.

Al 31 de diciembre de 2022 y 2023 la cuenta por pagar con OMA fue de EUA $13.6 millones y EUA $12.9 millones, respectivamente.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2022 y 2023, reconocimos gastos con OMA de EUA $9.8 millones, EUA $12.3 millones, respectivamente.

A&P International Services, S.A.P.I. de C.V. (“AISG”)

El 4 de julio de 2022, AISG ha sido considerada una parte relacionada debido a que Harry F. Krensky, es miembro de nuestro consejo de administración y es Presidente del consejo de administración de AISG. Adicionalmente, Harry F. Krensky es socio director de Discovery Americas, un fondo de capital privado que indirectamente mantiene y gestiona una posición de inversión en AISG.

Al 31 de diciembre de 2022, 2023 y 2024, la cuenta por pagar con AISG fue de EUA $0.2 millones, EUA $0.3 millones y EUA $0.3 millones, respectivamente.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2022, 2023 y 2024, reconocimos gastos con AISG de EUA $0.9 millones, EUA $2.9 millones y EUA $3.0 millones, respectivamente.

Jetsmart Airlines SpA (“Jetsmart Chile”)

Jetsmart Chile es una parte relacionada debido a que Brian H. Franke y Andrew Broderick, son miembros de nuestro consejo de administración, y son miembros del consejo de administración de Jetsmart Chile. El 15 de marzo de 2024 celebramos un contrato de servicios de cooperación técnica profesional de pilotos con Jetsmart Chile.

Al 31 de diciembre de 2024, no tenemos saldos pendientes con Jetsmart Chile.

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2024, registramos ingresos en servicios profesionales por EUA $0.2 millones.

Jetsmart Airlines S.A. (“Jetsmart Argentina”)

Jetsmart Argentina es una parte relacionada debido a que Brian H. Franke, es miembro de nuestro Consejo de Administración, y miembro del consejo de administración de Jetsmart Argentina. El 11 de diciembre de 2024 celebramos un contrato de arrendamiento de motores de aeronaves con Jetsmart Argentina.

Al 31 de diciembre de 2024, el saldo por pagar con Jetsmart Argentina era de EUA $80 mil.

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2024, reconocimos ingresos en arrendamiento de motores de aeronaves por EUA $80 mil.

CleanJoule, Inc. (“CleanJoule”)

CleanJoule es una parte relacionada debido a que el Sr. Brian H. Franke, presidente de nuestro consejo de administración, es un directivo de Franke Family Joule, LLC. Desde el 23 de mayo de 2023, ha sido accionista de CleanJoule y tiene derecho a nombrar a un miembro de su consejo de administración. Además, el 23 de mayo de 2023, el Sr. Andrew Broderick, miembro del consejo de administración, fue designado por Franke Family Joule, LLC, como miembro del consejo de administración de CleanJoule. CleanJoule es una empresa que produce combustible de aviación sostenible (SAF por sus siglas en inglés) rentable y de alto rendimiento a partir de desechos agrícolas y residuos orgánicos. La Compañía adquirió directamente acciones ordinarias de CleanJoule, reconociendo 320,000 acciones por un monto de EUA $ 4.0 millones.

Volantio, Inc. (“Volantio”)

Volantio es una parte relacionada debido a que el Sr. William Dean Donovan, miembro independiente de nuestro consejo de administración, además es miembro del Consejo de administración de Volantio a partir del 13 de agosto de 2024. Volantio presta servicios de soporte al cliente.

Al 31 de diciembre de 2024, el saldo por pagar con Volantio era de EUA $80 mil.

Durante el periodo de doce meses terminados al 31 de diciembre de 2024 reconocimos gastos bajo este contrato con Volantio por EUA $0.4 millones.

Información adicional administradores y accionistas:

ADMINISTRADORES Y ACCIONISTAS

ADMINISTRACIÓN

Consejo de Administración

Nuestros estatutos sociales establecen que el consejo de administración deberá estar integrado por un máximo de 21 miembros propietarios y sus respectivos suplentes, de los cuales por lo menos el 25% de los miembros propietarios y sus respectivos suplentes deberán ser consejeros independientes de conformidad con la Ley del

Mercado de Valores. La decisión sobre el número de consejeros independientes deberá ser tomada por nuestros accionistas y ésta podrá ser objetada por la CNBV. A la fecha del presente Reporte Anual, nuestro consejo de administración está integrado por 13 miembros propietarios, de los cuales el 69% son independientes. El 85% de los miembros del consejo de administración, propietarios y suplentes son del sexo masculino y el 15% son del sexo femenino.

De conformidad con nuestros estatutos sociales y la Ley del Mercado de Valores, cualquier accionista o grupo de accionistas que representen el 10% del capital social en circulación de Volaris, tendrán el derecho a designar a un consejero por cada 10% de su participación accionaria.

La siguiente información muestra los nombres, edad e información biográfica de cada uno de nuestros consejeros a la fecha del presente Reporte Anual. El domicilio de nuestros consejeros es aquel señalado como el domicilio de nuestras oficinas principales.

Nombre	Edad	Cargo	Suplente*
Brian H. Franke	61	Presidente del Consejo de Administración	
Andrew Broderick	40	Consejero	
Harry F. Krensky	61	Consejero Independiente	
Marco Baldocchi Kriete	51	Consejero	Rodrigo Antonio Escobar Nottebohm
Enrique Javier Beltranena Mejicano	62	Consejero	
Stanley L. Pace	71	Consejero Independiente	
William Dean Donovan	63	Consejero Independiente	
José Luis Fernández Fernández	65	Consejero Independiente	José Carlos Silva Sánchez-Gavito
Joaquín Alberto Palomo Déneke	74	Consejero Independiente	José Carlos Silva Sánchez-Gavito
John A. Slowik	74	Consejero Independiente	José Carlos Silva Sánchez-Gavito
Ricardo Maldonado Yáñez	57	Consejero Independiente	Eugenio Macouzet de León
Guadalupe Phillips Margain	54	Consejero Independiente	
Mónica Aspe Bernal	47	Consejero Independiente	

*Los miembros suplentes tienen la facultad de actuar en representación de los miembros propietarios que representan en caso de que dichos miembros no puedan acudir a las sesiones de consejo.

Brian H. Franke ha sido miembro de nuestro consejo de administración desde el 2010 y presidente del consejo de administración desde 2020. Actualmente, es considerado como especialista en temas de inversión aeronáutica en Indigo Partners LLC, un fondo privado de inversión en EUA. El señor Franke es también miembro del consejo de administración de Frontier Airlines, JetSMART Airlines, APiJET, y Cebu Pacific Airlines. Anteriormente, fue miembro del consejo de administración de Tiger Airways Holdings (Singapur) de 2008 a 2010 y de Tiger Airways Australia de 2009 a 2010. El señor Franke también fue vicepresidente de Franke & Company Inc., un fondo privado de inversión enfocado a pequeñas y medianas empresas. También trabajó como director de mercadotecnia para Anderson Company, una desarrolladora de bienes inmuebles en los EUA de 1989 a 1992 y fue director de mercadotecnia de consumo de United Brands Inc., una empresa americana de distribución de bienes y servicios de 1987 a 1989. El señor Franke cuenta con un título en Negocios por la Universidad de Arizona y una maestría en administración internacional por Thunderbird School of Global Management. También funge como miembro de la Fundación de la Universidad de Arizona y participa en sus comités de inversiones y ejecutivo.

Andrew Broderick ha sido miembro de nuestro consejo de administración desde 2023, es socio director de Indigo Partners LLC, un fondo de capital riesgo centrado en el transporte aéreo, al que se incorporó en julio de 2008. Es miembro del consejo de administración de Frontier Airlines Holdings, Inc, una aerolínea con sede en Estados

Unidos, desde enero de 2018; JetSMART Airlines SpA, una aerolínea con sede en Chile, desde septiembre de 2018; Wizz Air Holdings Plc, una aerolínea con sede en Europa, desde abril de 2019; y APiJET, LLC, una empresa de software centrada en proporcionar análisis de ahorro de costes en tiempo real a las aerolíneas, desde noviembre de 2020 y de CleanJoule Inc., desde mayo de 2023, una empresa de desarrollo de combustible sostenible para la aviación. Además, el Sr. Broderick forma parte de varios comités de estas empresas, incluidos los de finanzas, sostenibilidad y cultura, seguridad y protección, y compensación. Antes de incorporarse a Indigo, el Sr. Broderick trabajó en un fondo de cobertura macroeconómico y en una empresa de valoración de opciones sobre acciones. El Sr. Broderick es licenciado en Económicas y en Español por la Universidad Estatal de Arizona y posee un máster en Administración de Empresas por la Stanford Graduate School of Business.

Harry F. Krensky es un cofundador de la empresa y miembro de nuestro consejo de administración desde nuestra creación en 2005 y es miembro de nuestro comité de prácticas societarias desde 2023. También es miembro del consejo de administración de Traxion, MasAir, Merited y Kidzania. El Sr. Krensky es fundador y socio director de la firma de capital privado Discovery Americas. A través de su posición ejecutiva él evalúa los riesgos y oportunidades de decisiones de inversión. Anteriormente, fue fundador de las gestoras de fondos de cobertura de mercados emergentes Discovery Capital Management y Atlas Capital Management, y fundador del fondo de cobertura de mercados emergentes de Deutsche Bank. El señor Krensky cuenta con un título en gobierno de Colby College, una maestría de la London School of Economics and Political Science y una maestría en administración de empresas en la Escuela de Negocios de Columbia University.

Marco Baldocchi Kriete es miembro de nuestro consejo de administración desde abril de 2020, anteriormente fue consejero provisional desde julio 2019. Desempeñándose con anterioridad como nuestro consejero suplente desde 2010. Es el director general de Dollarcity, una cadena de tiendas de alto crecimiento que opera más de 600 locales en América Central, Colombia y Perú. El señor Baldocchi fue consejero independiente de Avianca Holdings S.A. (anteriormente Avianca Taca Holdings S.A.) de 2010 a 2014. Fue un miembro fundador de Transactel Inc. y miembro del consejo de administración de Banco Agrícola de 2003 a 2007. Además, forma parte de los consejos de otras empresas relacionadas a la aviación como Aeromantenimiento en El Salvador. El señor Baldocchi cuenta con un título de Vanderbilt University y una maestría en administración de empresas de la Kellogg School of Management de la Northwestern University.

Enrique Javier Beltranena Mejicano es cofundador y se ha desempeñado como nuestro director general desde 2006 y como miembro de nuestro consejo de administración desde 2016. Anteriormente se desempeñó como director general de operaciones, vicepresidente de recursos humanos y relaciones institucionales, vicepresidente de carga y director comercial para México y Centroamérica de Grupo TACA. También ocupó el cargo de director general de Aviateca en Guatemala. El Sr. Beltranena comenzó su carrera en la industria aeroespacial en 1988. Durante la década de 1990, fue responsable de la consolidación comercial de Aviateca, Sahsa, Nica, Lacsa y TACA Perú, que las consolidó en una única entidad de gestión denominada Grupo TACA. Mientras estuvo en Grupo TACA, el Sr. Beltranena también lideró el desarrollo de códigos compartidos de operación única y la negociación de acuerdos bilaterales de cielos abiertos entre cada uno de los países centroamericanos y los Estados Unidos, además de la certificación de las autoridades aeronáuticas de Centro América y México en el cumplimiento en la normativa OACI. En 2001, el Sr. Beltranena lideró la reestructuración completa del Grupo TACA como su director de operaciones. En 2017, el Sr. Beltranena participó en una de las mayores negociaciones conjuntas para la compra de aviones de pasillo único con Airbus. En 2009, recibió el Premio Federico Bloch de la Asociación de Transporte Aéreo de América Latina y el Caribe. El Sr. Beltranena fue incluido en el Salón de la Fama del Emprendedor del Año de Ernst & Young en 2012, tras ganar el premio Emprendedor del Año de México en 2011. También recibió la Orden Nacional del Mérito (Insignia de Caballero) de manos del Presidente de Francia en 2014. En 2017 fue presidente del Consejo Directivo del IPADE-UP Business School. Actualmente es miembro de la Junta de Gobernadores de la IATA, donde ha sido ponente principal en la Flight Safety Foundation en 2018. En 2022, participó como mentor de la Junta de Gobernadores de IATA, para incorporar la visión de los CEOs en seguridad dentro de la aviación. En febrero de 2022, comenzó como consejero nacional del Consejo Coordinador de Mujeres Empresarias.

Stanley L. Pace ha sido uno de nuestros consejeros desde 2017. Es socio de Bain & Company, donde ha fungido como miembro y presidente de los principales órganos de gobierno corporativo. El señor Pace fue fundador de la transformación y práctica de aerolíneas en Bain & Company y ha liderado la mayoría de las relaciones y transformaciones más grandes y exitosas de la compañía. El señor Pace fue Director General de ATA de 1996 a 1997. En ese momento ATA era la aerolínea de fletamento más grande del mundo. El señor Pace tiene una licenciatura en

contaduría y finanzas por la Universidad de Utah/BYU, donde se graduó como valedictorian y una Maestría en Administración de Empresas por la Escuela de Negocios de Harvard, donde se graduó con gran distinción.

William Dean Donovan ha formado parte de nuestro consejo de administración desde 2010, primero como consejero suplente y luego como consejero propietario a partir de 2017. En 2009, el Sr. Donovan se incorporó al consejo de administración de Prophet Brand Strategy, una consultora de marketing. En Prophet, forma parte del comité de compensación y es Presidente del comité de capital, que supervisó la recapitalización de la empresa. Formó parte del consejo de administración de Metropolitan Bank de 2008 a 2015, donde presidió el comité de compensación. Cofundó Volaris en 2005. El Sr. Donovan trabajó en Bain & Company de 1989 a 2003. Fue Director General de Bain África de 1999 a 2002, trabajó con clientes del sector aeroespacial y dirigió las áreas de aviación y automoción de Bain en diversas ocasiones. El Sr. Donovan cofundó Casino Marketing Alliance, proveedor de servicios de análisis para la industria de los casinos. Se desempeñó como Director de Operaciones de Nimblefish Technologies, una agencia especializada en micromarketing, y como Director General de SearchForce, una plataforma de optimización y flujo de trabajo de búsqueda pagada. Actualmente, dirige DiamondStream Partners, una firma de inversión especializada en tecnología aeroespacial y de aviación. En este puesto, asiste a empresas especializadas en transporte de mercancías de media milla, propulsión eléctrica e híbrida, mantenimiento de aeronaves, gestión de ingresos, gestión de flotas, operaciones irregulares, aeronaves no tripuladas, inspección aérea, drones y la transición energética. Forma parte del consejo de administración o asesora a las siguientes empresas de aviación y aeroespacial: GPMS, Verdego Aero, Ampaire, Wingtra, Stellar Labs, SwissDrones y Volantio. Anteriormente, fue presidente y miembro del comité de compensación de Stellar Labs. Es un ponente frecuente sobre el futuro de la aviación y la industria aeroespacial. El Sr. Donovan es licenciado en Retórica y Economía por la Universidad de California en Berkeley, donde se graduó con honores Phi Beta Kappa y Summa Cum Laude, y tiene un máster en Administración de Empresas (MBA) por la Wharton School de la Universidad de Pensilvania.

José Luis Fernández Fernández ha sido uno de nuestros consejeros independientes desde 2012 y es también el presidente de nuestro comité de auditoría. Asimismo, el señor Fernández es miembro de los comités de auditoría de varias empresas incluyendo Grupo Televisa, S.A.B. de C.V., además de ser miembro suplente del consejo de administración de Arca Continental, S.A.B. de C.V. El señor Fernández es un socio no administrador con participación limitada de Chevez Ruiz Zamarripa. El señor Fernández cuenta con una licenciatura en contabilidad por la Universidad Iberoamericana y se encuentra certificado por el Instituto Mexicano de Contadores Públicos. El Sr. Fernández participó en el “Programa de Desarrollo de Consejeros” impartido por el Centro de Excelencia de Gobierno Corporativo y la Bolsa Mexicana de Valores así como en el curso de “Introducción al Mercado de Valores” impartido por la misma institución. Por otra parte, asistió al programa “*Corporate Governance and Performance Program*” organizado por la Escuela de Negocios de la Universidad de Yale.

Joaquín Alberto Palomo Déneke ha sido uno de nuestros consejeros desde 2005 y también es miembro de nuestro comité de auditoría. Asimismo, es miembro del consejo de administración de Aeroman y de Banco Agrícola en El Salvador. El señor Palomo cuenta con más de dos décadas de experiencia en los sectores de transporte aéreo y comercio aeroespacial, evaluando riesgos financieros y operacionales, donde creó e implementó la primera organización para el Grupo TACA. Asimismo, ha participado activamente en la planeación, adquisición, negociación, cierre, organización y fusión de AVIATECA, Tan/Sahsa, TACA de Honduras, Nica, Lacsa, Isleña de Inversiones, La Costeña, Aeroperlas y Trans American Airlines para formar el Grupo TACA. El señor Palomo ha negociado financiamientos por una cantidad superior al billón de dólares a través de arrendamientos de aeronaves, ventas y arrendamientos en vía de regreso. El señor Palomo cuenta con un título en ciencias de la agricultura por parte de Texas A&M University.

John A. Slowik ha sido miembro de nuestro consejo de administración también es miembro de nuestro comité de auditoría desde 2012. El Señor Slowik cuenta con más de tres décadas de experiencia en los sectores de transporte aéreo y comercio aeroespacial, como banquero en Citi (y sus predecesores) y Credit Suisse, donde dirigió la práctica de banca de inversión relacionada con la industria aérea en América. Su amplia experiencia incluye banca corporativa y de inversión, donde desarrolló actividades relacionadas con la evaluación de riesgos financieros, el financiamiento público y privado, emisión de deuda, arrendamiento de aeronaves, inversiones de capital y fusiones y adquisiciones, consultoría en reestructuras de situaciones complejas dentro y fuera de tribunales judiciales. Su experiencia multicultural incluye la administración de equipos de banqueros y profesionistas durante la ejecución de diversas transacciones con clientes en Centro y Sudamérica, Norteamérica, Europa del Este, Medio Oriente, Asia y el Pacífico.

El Señor Slowik también es miembro del consejo de administración y Presidente de Turbine USA LLC compañía privada que tiene por objeto el arrendamiento de aeronaves operando desde de Irlanda y los EUA, respectivamente. Adicionalmente, es miembro suplente del consejo de administración de Rotor Engine Securitization, Ltd., una empresa privada que tiene por objeto el arrendamiento de motores de aeronaves operando desde Irlanda. El Sr. Slowik se desempeña como asesor senior de volofin Capital Management Ltd., una compañía financiera especializada centrada en ofrecer soluciones financieras innovadoras para el mercado de la aviación comercial. Es un piloto privado con licencia, pero ahora inactivo. El Sr. Slowik tiene una licenciatura en Ingeniería Mecánica de la Universidad de Marquette y una maestría en Administración de Empresas de la Kellogg School of Management de la Universidad Northwestern.

Ricardo Maldonado Yáñez ha sido miembro de nuestro consejo de administración desde 2018 y también es presidente de nuestro comité de prácticas societarias desde 2023. Es socio de Mijares, Angoitia, Cortés y Fuentes, S.C., desde 1999. El señor Maldonado ha estado involucrado en la industria de la aviación por dos décadas en diferentes roles incluyendo secretario del consejo de administración de Mexicana de Aviación, miembro del consejo de administración del Grupo Aeroportuario del Centro Norte (OMA), y también como asesor jurídico de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en la oferta pública inicial del OMA y de ciertas operaciones de fusiones y adquisiciones relacionadas con Grupo Aeroportuario del Sureste (ASUR). El Sr. Maldonado centra su práctica profesional en fusiones y adquisiciones, aspectos bursátiles y gobierno corporativo, y es miembro del consejo de administración de ICA, una de las mayores empresas de construcción e ingeniería en México. Es miembro de la Asociación Nacional de Consejeros Corporativos (*National Association of Corporate Directors* (NACD)) y de la Red Internacional de Gobierno Corporativo (*International Corporate Governance Network* (ICGN)). El señor Maldonado recientemente cursó el programa de director de sostenibilidad en colaboración con el Instituto BIVA y el Social Value Institute en 2023. Cuenta con una maestría (LLM) en derecho en la Universidad de Chicago, un Diplomado en derecho empresarial del Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM) y la licenciatura en derecho de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM).

Guadalupe Phillips Margain ha sido miembro de nuestro consejo de administración desde 2020. Es la directora general y consejera de Empresas ICA Tenedora, S.A. de C.V. Anteriormente trabajó en Grupo Televisa donde se desempeñó como Vicepresidente de Finanzas y Riesgos y en otros cargos. La señora Phillips es miembro del consejo de administración de varias empresas incluyendo Grupo Televisa, Grupo Axo, AUNA, Openbank y Club de Industriales. La señora Phillips tiene una licenciatura en Derecho por el Instituto Tecnológico Autónomo de México, una maestría en Derecho y Diplomacia y un doctorado de la Fletcher School of Law and Diplomacy, Tufts University.

Mónica Aspe Bernal ha sido miembro de nuestro consejo de administración desde 2020 y es miembro de nuestro comité de prácticas societarias. Es la directora general de AT&T México y forma parte de los consejos de Nemark, Banco Nacional de México, S.A. Anteriormente fue Embajadora de México ante la OCDE. Se desempeñó como Subsecretaria de Comunicaciones en la entonces Secretaría de Comunicaciones y Transportes. La señora Aspe es licenciada de Ciencias Políticas por del Instituto Tecnológico Autónomo de México y tiene una Maestría en Ciencias Políticas por la Universidad de Columbia.

Facultades del Consejo de Administración

La administración de nuestra empresa está conferida al consejo de administración y al director general. El consejo de administración establece los lineamientos y estrategia general para la conducción de nuestro negocio y supervisa el cumplimiento de los mismos.

De conformidad con la Ley del Mercado de Valores y nuestros estatutos sociales, el consejo de administración deberá aprobar, entre otras cosas:

- nuestra estrategia general;
- vigilar nuestra operación, así como la de nuestras subsidiarias;
- aprobar, con previa opinión del Comité de Auditoría: (i) operaciones con partes relacionadas, sujeto a ciertas excepciones limitadas, (ii) nuestros lineamientos en materia de control interno y auditoría interna, incluyendo aquellos lineamientos de nuestras subsidiarias, (iii) nuestras políticas de contabilidad, (iv) nuestros estados

financieros y de nuestras subsidiarias, (v) las operaciones consideradas como inusuales o no recurrentes así como cualesquiera operaciones que se ejecuten, ya sea simultánea o sucesivamente, en el lapso de un ejercicio social que involucren: (a) La adquisición o enajenación de bienes con valor igual o superior 5% de nuestros activos consolidados o (b) el otorgamiento de garantías o la asunción de pasivos por un monto total igual o superior al 5% de nuestros activos consolidados, y (vi) la elección de auditores externos;

- aprobar, con previa opinión del Comité de Prácticas Societarias: (i) nombramiento, elección y, en su caso, remoción del Director General de la Sociedad, su remuneración integral y las políticas de designación y remuneración de otros directivos inmediatos al Director General; (ii) nombrar consejeros provisionales de conformidad y con sujeción a lo dispuesto en la LMV; y (iii) aprobar los términos y condiciones de un acuerdo judicial para concluir las acciones de responsabilidad iniciadas contra un consejero por incumplimiento de los deberes de lealtad y diligencia;

- convocar a la asamblea general de accionistas y ejecutar sus resoluciones;

- presentar anualmente a la asamblea de accionistas (i) el informe del director general y, (ii) la opinión del consejo de administración en relación con el informe del director general;

- aprobar la creación de comités especiales y asegurar o garantizar la autoridad de esos comités, en el entendido de que dichos comités no contaran con aquellas facultades que en términos de nuestros estatutos sociales estén conferidas expresamente a nuestros accionistas o al consejo de administración;

- determinar el voto de las acciones que detentamos en nuestras subsidiarias; y

- las políticas de divulgación de información.

Nuestros estatutos establecen que las sesiones de nuestro consejo de administración serán válidamente convocadas y celebradas si la mayoría de los miembros o sus respectivos suplentes se encuentran presentes. Los acuerdos adoptados en dichas sesiones serán válidos si se aprueban por una mayoría de los miembros del consejo de administración sin conflicto de intereses respecto de los asuntos que se traten, asegurar o garantizar la autoridad de esos comités. El presidente del Consejo de Administración no tendrá voto de calidad en caso de empate.

Nuestro Consejo de Administración

Los miembros de nuestro consejo de administración son designados anualmente a través de una asamblea general ordinaria de accionistas. Todos nuestros consejeros permanecen en su cargo por un año y pueden ser reelectos. Los miembros actuales de nuestro consejo de administración fueron designados o ratificados mediante la asamblea general ordinaria anual de accionistas de fecha 28 de abril de 2025.

Deberes de diligencia y lealtad

La Ley del Mercado de Valores impone los deberes de diligencia y de lealtad a los consejeros.

El deber de diligencia generalmente requiere que los consejeros obtengan suficiente información y estén debidamente preparados para actuar en nuestro beneficio. El deber de diligencia se da por cumplido, principalmente, (i) cuando un consejero solicita y obtiene de nuestra parte toda la información necesaria para tomar una decisión, (ii) obteniendo información de terceros; (iii) requiriendo la presencia de, y la información de, nuestros ejecutivos en tanto sea necesario para tomar decisiones, y (iv) asistiendo a las sesiones del consejo y revelando la información relevante en su poder. La omisión de actuar en cumplimiento del deber de diligencia por parte de un consejero provoca que el consejero sea responsable de manera solidaria, junto con otros consejeros responsables, por daños y perjuicios que nos causen o a nuestras subsidiarias. Una indemnización por demandas relacionadas con el incumplimiento al deber de diligencia de los consejeros ha sido incorporada en nuestros estatutos sociales. Además, contamos con un seguro de protección a los consejeros en caso de incumplimientos de su deber de diligencia.

El deber de lealtad consiste, principalmente, en la obligación de mantener la confidencialidad de la información recibida en relación con el desempeño de las responsabilidades del consejero, de abstenerse de discutir o votar en asuntos donde el consejero tenga un conflicto de interés y abstenerse de tomar ventaja de oportunidades corporativas resultantes de sus acciones como consejero. Adicionalmente, el deber de lealtad se incumple si un accionista o grupo de accionistas se ve favorecido deliberadamente.

El deber de lealtad también se incumple si el consejero usa activos de la sociedad o aprueba el uso de activos de la sociedad en contravención con nuestras políticas, revela información falsa o engañosa, ordena, o hace que no se registre cualquier transacción en nuestros últimos registros, que pudiera afectar nuestros estados financieros, o evita que información relevante no sea revelada o sea modificada.

La violación al deber de lealtad sujeta a dicho consejero a responsabilidad de manera solidaria junto con todos los consejeros que lo incumplan, por los daños y perjuicios que nos causen y a las personas bajo nuestro control. La responsabilidad también podrá surgir si resultan daños y perjuicios de los beneficios obtenidos por los consejeros o terceros, como resultado de las actividades realizadas por dichos consejeros.

Las demandas por el incumplimiento al deber de diligencia o al deber de lealtad, sólo pueden ser interpuestas en nuestro beneficio, y no en beneficio del demandante, y sólo podrán ser interpuestas por nosotros, por los accionistas o por los grupos de accionistas que representen por lo menos el 5% de las Acciones en circulación. Las demandas podrán ser interpuestas por el fiduciario que emita los CPOs o por los tenedores de los CPOs, en cada caso cuando dichos CPOs representen cuando menos el 5% de nuestras acciones Serie A.

A manera de exclusión de responsabilidad para los consejeros, la Ley del Mercado de Valores señala que la responsabilidad antes descrita no podrá ser exigible si el consejero actuó de buena fe y si (i) cumplió con las leyes y estatutos sociales, (ii) la decisión fue tomada con base en la información proporcionada por los ejecutivos, auditores externos o expertos externos, cuya capacidad y credibilidad no son objeto de duda razonable, y (iii) el consejero seleccionó la alternativa más adecuada de buena fe y cualquier efecto negativo de dicha decisión no era razonablemente previsible, con base en la información disponible.

Los tribunales mexicanos no han interpretado dichas disposiciones, y por lo tanto, la aplicabilidad y ejecución de esta excepción permanece incierta.

De conformidad con la Ley del Mercado de Valores y nuestros estatutos sociales, el director general y nuestros directivos principales deben actuar en nuestro beneficio y no en el beneficio de cualquier accionista o grupo de accionistas. Además, nuestros directivos deben presentar nuestras principales estrategias de negocios y las de las sociedades bajo nuestro control al Consejo de Administración para su aprobación, proponer a nuestro Consejo de Administración nuestro presupuesto anual, presentar propuestas para el control interno al comité de auditoría, preparar todo la información relevante relacionada a nuestras actividades y a las actividades realizadas por las sociedades bajo nuestro control, revelar información relevante al público y mantener sistemas de contabilidad y registro, así como mecanismos de control interno adecuados, preparar y presentar al consejo los estados financieros anuales e implementar los mecanismos de control internos.

Reestructuración de Comités del Consejo de Administración

El 21 de abril de 2023, nuestros accionistas aprobaron modificar parcialmente nuestros estatutos y reestructurar los dos comités de nuestro consejo de administración. El comité de auditoría y prácticas societarias se dividió en dos comités: (i) el comité de auditoría y (ii) el comité de prácticas societarias. Adicionalmente, el comité de compensaciones y nominaciones dejó de existir y el comité de prácticas societarias asumió sus funciones de compensaciones y nominaciones.

Comité de Auditoría

La Ley del Mercado de Valores requiere la creación de un comité que desarrolle las actividades en materia de auditoría, el cual se integrará exclusivamente con consejeros independientes y por un mínimo de tres miembros designados por el consejo de administración. El presidente de nuestro comité de auditoría fue ratificado mediante la

asamblea general ordinaria anual de accionistas de fecha el 28 de abril de 2025. Creemos que todos los miembros del comité de auditoría son independientes en términos de la Ley del Mercado de Valores.

Las principales funciones del comité de auditoría son: (i) supervisar y evaluar a nuestros auditores externos, así como analizar los reportes que sean elaborados por dichos auditores externos (incluyendo su dictamen), (ii) analizar y supervisar la preparación de nuestros estados financieros y recomendar al consejo de administración su aprobación, (iii) informar al consejo de administración la situación que guarda nuestro sistema de control interno y auditoría interna y su adecuación, (iv) supervisar las operaciones con partes relacionadas y las operaciones que se lleven a cabo conforme a la legislación aplicable y que representen 20% o más de nuestros activos consolidados, (v) solicitar a nuestros directores o a expertos independientes la elaboración de los reportes que consideren necesarios, (vi) investigar e informar al consejo de administración cualquier irregularidad de la que tenga conocimiento, (vii) recibir y analizar recomendaciones y observaciones de los accionistas, miembros del consejo de administración, directores o cualquier tercero y tomar las medidas que considere necesarias, (viii) convocar a asambleas de accionistas y solicitar la inclusión de asuntos en el orden del día, (ix) supervisar el cumplimiento por parte de nuestro director general de las instrucciones dadas por nuestro consejo de administración o accionistas, (x) proporcionar el reporte anual al consejo de administración en relación con las políticas de contabilidad, su suficiencia y adecuación, así como su consistencia, (xi) dar su opinión al consejo de administración en relación con operaciones con partes relacionadas, (xii) solicitar la opinión de expertos independientes, (xiii) apoyar al consejo de administración en la elaboración de los reportes anuales para la asamblea de accionistas, y (xiv) aprobar y contratar o recomendar auditores a la asamblea de accionistas.

A la fecha de este Reporte Anual, el comité de auditoría tiene al menos un experto en finanzas, José Luis Fernández Fernández, y está integrado por tres miembros.

Los miembros actuales del comité de auditoría son:

Nombre		**Cargo**
José Luis Fernández Fernández		Presidente del Comité de Auditoría
Joaquín Alberto Palomo Déneke		Miembro propietario
John A. Slowik		Miembro propietario

El señor José Carlos Silva Sánchez-Gavito funge como miembro suplente de los miembros propietarios del comité de auditoría.

Comité de Prácticas Societarias

La Ley del Mercado de Valores requiere la creación de un comité que desarrolle las actividades en materia de prácticas societarias, el cual se integrará exclusivamente con consejeros independientes y por un mínimo de tres miembros designados por el consejo de administración. El presidente de nuestro comité de prácticas societarias fue ratificado mediante la asamblea general ordinaria anual de accionistas de fecha el 28 de abril de 2025. Creemos que todos los miembros del comité de prácticas societarias son independientes en términos de la Ley del Mercado de Valores.

El comité de prácticas societarias es el responsable, entre otras cosas, de (i) convocar a asambleas de accionistas y solicitar la inclusión de asuntos en el orden del día (ii) supervisar y reportar el desempeño de nuestro director general y dar sus opiniones al consejo de administración en relación con su nombramiento, retribución integral y destitución por causas justificadas; (iii) supervisar y reportar el desempeño de los directivos relevantes, dar sus opiniones al consejo de administración en relación con su nombramiento, retribución integral y destitución por causas justificadas; (iv) presentar a consideración del consejo de administración los nombres de las personas que, a su juicio, deban ser designadas para ocupar cargos dentro de los dos primeros niveles jerárquicos, así como su remoción; (v) proponer al consejo de administración los esquemas de remuneración de los primeros cuatro niveles jerárquicos; (vi) apoyar al consejo de administración en la elaboración de los reportes anuales para la asamblea de accionistas; (vii) realizar las consultas que, en su caso, deban hacerse a expertos independientes en materia de compensaciones, desarrollo organizacional, estudios del mercado laboral y todos aquellos que se relacionen con estos temas; (viii)

proponer al consejo de administración la adopción, modificación o terminación de cualquier plan de incentivos para empleados; (ix) proponer al consejo de administración la celebración, modificación o terminación de cualquier contrato colectivo de trabajo; (x) informar al consejo de administración sobre las contingencias relevantes en materia laboral; (xi) proveer un reporte anual con consejo de administración en respecto a asuntos de prácticas societarias, nominaciones y compensaciones.

Los miembros actuales del comité de prácticas societarias son:

Nombre		Cargo
Ricardo Maldonado Yáñez		Presidente y Miembro
Mónica Aspe Bernal		Miembro Propietario
Harry F. Krensky		Miembro Propietario

Directivos Relevantes

Nuestros ejecutivos son nombrados por el consejo de administración, conforme a la propuesta realizada por el comité de prácticas societarias, por un periodo indefinido y podrán ser destituidos de su cargo por el mismo consejo de administración, en tanto el pago de las indemnizaciones correspondientes, de ser el caso, sea efectuado en términos de la Ley Federal del Trabajo y del contrato laboral respectivo.

El 100% de nuestros directivos relevantes son del sexo masculino.

A continuación, se indican los nombres, edad, cargo y la experiencia de cada uno de nuestros ejecutivos a la fecha de este Reporte Anual. El domicilio de nuestros ejecutivos es aquel señalado como el domicilio de nuestras oficinas principales.

Nombre	Edad	Cargo
Enrique Javier Beltranena Mejicano	62	Presidente Ejecutivo y Director General
Holger Blankenstein	50	Vicepresidente Ejecutivo Aerolínea – Comercial y Operaciones
Jaime Esteban Pous Fernández	55	Vicepresidente Senior de Administración y Finanzas
José Luis Suárez Durán	57	Vicepresidente Senior Operaciones
José Alejandro de Iturbide Gutiérrez	58	Vicepresidente Jurídico
Jimmy Zadigue	53	Director Senior Auditoría Interna y Evaluación Riesgos

Holger Blankenstein ha sido nuestro Vicepresidente Ejecutivo Aerolínea – Comercial y Operaciones desde 2018, anteriormente fue nuestro Director Ejecutivo Comercial desde 2009 a 2017. Tiene a su cargo las áreas de ventas, mercadotecnia, planeación, itinerarios, administración de ingresos y carga, así como el liderazgo del departamento de tecnologías de la información. El señor Blankenstein ha estado con la Compañía desde su fundación en 2005 y formó parte del equipo que hizo pública a la Compañía en 2013. Antes de 2005, fue Director de Desarrollo Estratégico en TACA International Airlines en El Salvador, de 2003 a 2005, donde dirigió proyectos clave, como la migración de sistemas de líneas aéreas integradas, la estrategia de crecimiento empresarial de mantenimiento de TACA, y el plan de negocios de Volaris. El señor Blankenstein comenzó su carrera como consultor para Bain & Company en 1998 en la oficina de Múnich. Luego se trasladó a la oficina de Sidney en el año 2000. Allí participó en asignaciones de servicios financieros, automotriz y minoristas. El señor Blankenstein obtuvo un MBA de la Universidad de Iowa y un título de posgrado en negocios y economía de la Universidad de Goethe en Frankfurt, Alemania.

Jaime Esteban Pous Fernández ha sido nuestro Vicepresidente Senior de Administración y Finanzas desde 2021, anteriormente fue nuestro Vicepresidente Senior de Administración y Finanzas Interino desde junio 2020. Se unió a la Compañía en 2013 como Director Jurídico y fue nuestro Vicepresidente Senior Jurídico y de Relaciones

Institucionales de 2016 a 2020. Adicionalmente, ocupó el cargo de Secretario de nuestro Consejo de Administración de 2018 a 2022 y el cargo de Secretario del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias de 2013 a 2022. Antes de integrarse a nuestra Compañía, el señor Pous trabajó en Grupo Televisa, donde fue director jurídico de 1999 a 2012. El señor Pous cuenta con una licenciatura en derecho por el Instituto Tecnológico Autónomo de México y estudió una maestría en derecho en University of Texas at Austin.

José Luis Suárez Durán ha sido nuestro Vicepresidente Senior de Operaciones desde 2017, anteriormente fue nuestro Director Ejecutivo de Operaciones de 2015 a 2017. Se incorporó a Volaris en 2006 como Director de Ventas. En 2012 ocupó el cargo de Director de Servicio y Venta a Clientes donde supervisó las operaciones en los aeropuertos, rampa, sobrecargos y soluciones al cliente. En sus funciones actuales, es responsable de las operaciones áreas, mantenimiento, pilotos y sobrecargos y operación de aeropuertos. Antes de incorporarse a la Compañía, el señor Suárez Durán trabajo en Sabre Holdings de 1996 a 2006. El señor Suárez Durán tiene una licenciatura en Ingeniería Industrial por la Universidad Iberoamericana, una maestría en Ingeniería Industrial y una maestría en Administración de Empresas por la Universidad de Missouri en Columbia, así como un título en Alta Dirección de Empresas por el IPADE.

José Alejandro de Iturbide Gutiérrez ha sido nuestro Vicepresidente Jurídico desde 2021. Además se desempeña como Secretario de nuestro Consejo de Administración y como Secretario de los Comités de Auditoría y de Prácticas Societarias. Antes de integrarse a la Compañía, se desempeñó como Director Corporativo Legal, Managing Director y Secretario del Consejo de Administración de Grupo Financiero Citibanamex, también ocupó los cargos en México de Director Jurídico en General Electric y Barclays Capital, entre otros. Alejandro de Iturbide cuenta con una licenciatura en derecho por la Universidad Nacional Autónoma de México y estudió una maestría en derecho en la University de Notre Dame, Escuela de Derecho (Programa en Londres, Inglaterra).

Jimmy Zadigue ha sido nuestro director senior Auditoría Interna y Evaluación Riesgos, (antes director de auditoría interna) desde 2020. Anteriormente, trabajo como Director de Auditoría Interna de Sempra Infraestructura México (IE nova) y fungió como nuestro director de auditoría interna desde abril de 2011 a febrero 2019. Anteriormente, el señor Zadigue ha trabajado como director de operaciones, finanzas y administración en Swarovski en México y como director de finanzas y control de negocio en Bombardier North America. El señor Zadigue es contador certificado en Canadá y auditor interno certificado. Cuenta con una licenciatura en administración de empresas por parte de la HEC-Montreal y una maestría de ciencias en contabilidad por parte de la Université du Québec.

Actividades de directivos relevantes

Nuestro director general y los directivos relevantes tienen la obligación de centrar sus funciones en procurar la creación de valor en beneficio de la sociedad, por lo que responderán por los daños y perjuicios causados a la sociedad, por:

- favorecer a un determinado accionista o grupo de accionistas;
- aprobar operaciones que celebre la sociedad (o sus subsidiarias) con partes relacionadas sin ajustarse o dar cumplimiento a los requerimientos legales, tales como la obtención de la opinión de un experto y de la autorización del consejo de administración, sobre una base casuística;
- usar o gozar (o autorizar a un tercero el uso o goce) de nuestros bienes en contravención a las políticas de la sociedad;
- hacer uso indebido de nuestra información confidencial;
- aprovechar las oportunidades corporativas o consultar a un tercero para tomar ventaja de las oportunidades corporativas sin la aprobación de nuestro consejo de administración;
- divulgar información que no sea del conocimiento público o revelar información falsa o incorrecta u omitir revelar información relevante;
- ordenar que las operaciones realizadas no sean registradas;
- destruir o modificar los resultados o información de la sociedad; y
- presentar información falsa o engañosa a la CNBV.

Nuestro director general se encuentra obligado, principalmente a:

- dar cumplimiento a los acuerdos de las asambleas de accionistas y de nuestro consejo de administración;
- someter a la aprobación del consejo de administración las estrategias de negocio;
- someter al comité de auditoría los lineamientos del sistema de control interno;
- difundir la información relevante al público;
- cumplir con las leyes aplicables en relación con la recompra y subsecuentes adquisiciones de acciones;
- cumplir con la legislación aplicable en materia de pago de dividendos; y
- mantener adecuadamente los sistemas y mecanismos de control interno de contabilidad y registro.

Políticas de inclusión laboral

Nuestro código de ética incluye disposiciones relativas a la igualdad de oportunidades de empleo sin distinción de sexo. Adicionalmente, contamos con una política interna denominada “Política de diversidad e igualdad de oportunidades de empleo”, la cual tiene por objeto desarrollar una fuerza de trabajo diversa, con oportunidades iguales aplicable a todos nuestros empleados. Esta política es supervisada por nuestra dirección de desarrollo organizacional.

Compensación de consejeros y directivos

En 2022, 2023 y 2024, los ejecutivos de alta dirección que se mencionan en este reporte anual, recibieron una compensación agregada por corto plazo de un importe de EUA $4.9 millones, EUA $5.9 millones y EUA $6.5 millones, respectivamente; así como, a largo plazo por un monto de EUA $4.4 millones, EUA $4.2 millones y EUA $4.2 millones, respectivamente.

En 2022, 2023 y 2024, todos nuestros ejecutivos de alta dirección recibieron una compensación agregada de beneficios a corto plazo de EUA $11.7 millones, EUA $13.8 millones y EUA $15.2 millones, respectivamente, así como a largo plazo de EUA $6.0 millones, EUA $5.7 millones y EUA $6.5 millones, respectivamente. Estos montos fueron reconocidos en salarios y beneficios en nuestros estados consolidados de resultados.

En 2022, 2023 y 2024 el presidente y los miembros independientes del Consejo de Administración recibieron una compensación neta de, EUA $0.6 millones, EUA $0.7 millones y EUA $0.4 millones, respectivamente y el resto de los consejeros recibieron una compensación neta de EUA $0.2 millones, EUA $0.2 millones y EUA $0.1 millones, respectivamente.

En 2023 y 2024, el monto pagado al presidente y miembros independientes incluyó el pago a través de acciones de la Compañía por un total EUA $0.3 millones y EUA $0.8 millones, respectivamente.

Nuestros directores o ejecutivos no tienen derecho a ningún beneficio en caso de destitución, excepto por las indemnizaciones previstas en la Ley Federal del Trabajo.

Planes de Retención a Largo Plazo

Plan de incentivos para Ejecutivos (MIP por sus siglas en inglés)

MIP II

El valor en libros del pasivo correspondiente a los DASA al 31 de diciembre de 2022, 2023 y 2024 fue de EUA $1.6 millones, EUA $1.4 millones y EUA $0.1 millones, respectivamente. El costo de compensación se reconoce en nuestros estados consolidados de resultados en el rubro de salarios y beneficios durante el período de servicio. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2022, 2023 y 2024, reconocimos un beneficio por EUA $4.4 millones, EUA $0.1 millones y EUA $1.1 millones, respectivamente, asociados con estos DASA en nuestros estados consolidados de resultados. Durante 2022, 2023 y 2024 no se ejercieron DASA.

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

El número de acciones que mantiene el fiduciario al 31 de diciembre de 2022 era de 5,945,417; 669,834 acciones tenían un precio de Ps.33.80; 610,848 acciones tenían un precio de Ps.32.23; 2,458,827 acciones tenían un precio de Ps.9.74; 807,255 acciones tenían un precio de Ps.16.80; 586,263 acciones tenían un precio de Ps.16.12 y 812,390 acciones para otorgamiento futuro.

El número de acciones que mantiene el fiduciario al 31 de diciembre de 2023 era de 4,781,769, de las cuales tres acciones tenían un precio de Ps.26.29; 586,263 acciones tenían un precio de Ps.16.12; 807,255 acciones tenían un precio de Ps.16.80; 2,107,566 acciones tenían un precio de Ps.9.74; 610,848 acciones tenían un precio de Ps.32.23; 669,834 acciones tenían un precio de Ps.33.80.

El número de acciones que mantiene el fiduciario al 31 de diciembre de 2024 era de 3,388,251, de las cuales tres acciones tenían un precio de Ps.26.29; 2,107,566 acciones tenían un precio de Ps.9.74; 610,848 acciones tenían un precio de Ps.32.23 y 669,834 acciones tenían un precio de Ps.33.80.

Durante 2024, no se cumplieron ciertas condiciones; por lo tanto, los ejecutivos no ejercieron la opción de compra de las acciones. De acuerdo con los términos del plan, Controladora está autorizada a recibir los fondos de la venta de dichas acciones. El número de acciones anuladas al 31 de diciembre de 2024 fue de 1,393,518.

En abril de 2023, nuestra Asamblea General Ordinaria Anual de Accionistas modificó los términos del BoDIP. A partir de 2023, ciertos miembros del Consejo de Administración recibirán beneficios adicionales a través de un plan basado en acciones, administrado por el Fideicomiso LTIP. Estos beneficios son entregados a los beneficiarios una vez que se cumplan las condiciones establecidas. El número de acciones mantenidas al 31 de diciembre de 2023 y 2024 disponibles para ser ejercidas es de 370,860 y 588,205 cuyo precio era de Ps.21.14 y Ps.13.27, respectivamente.

Plan de incentivos a largo plazo

Durante 2010, adoptamos un plan de incentivos 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 los años terminados el 31 de diciembre de 2013 y 2012, registramos Ps.6.3 millones (EUA $482 mil al 31 de diciembre de 2013, basado en un tipo de cambio de Ps.13.07 por EUA $1) y Ps.6.5 millones (EUA $500 mil al 31 de diciembre de 2012, basado en un tipo de cambio de Ps.13.01 por EUA $1), respectivamente, como bonos como parte del rubro 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), cada uno como se describe más adelante.

Liquidable con instrumentos de capital

En noviembre de 2014, establecimos un plan de incentivos a largo plazo mediante el cual a ciertos ejecutivos clave de la Compañía les fue otorgado un bono especial por un monto de Ps.10.8 millones (EUA $797 mil al 11 de noviembre de 2014, con base en un tipo de cambio de Ps.13.58 por EUA $1) para ser utilizado en la compra de nuestras acciones Serie A.

El bono por un monto de Ps.7.1 millones (EUA $520 mil, con base al tipo de cambio de Ps.13.58 por EUA $1 al 11 de noviembre de 2014) neto de impuestos, fue transferido el 11 de noviembre de 2014, de acuerdo con las instrucciones de cada ejecutivo, al fideicomiso administrativo para la adquisición de acciones Serie a 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, Controladora y Concesionaria podrán recibir los recursos de la venta de las acciones.

El Fideicomiso Administrativo realiza un seguimiento del balance contable de cada uno de los ejecutivos clave será monitoreado por el fideicomiso administrativo. Los objetivos del Fideicomiso Administrativo son adquirir acciones Serie A a nombre de los ejecutivos clave y administrar dichas acciones otorgadas a dicho ejecutivo clave con base en las instrucciones que establezca el Comité Técnico.

Debido a que el fideicomiso administrativo es controlado y por lo tanto consolidado por Controladora, las acciones adquiridas en el mercado y mantenidas por el fideicomiso administrativo son presentadas para propósitos contables como acciones en tesorería en el estado consolidado de cambios en el patrimonio.

En noviembre de 2022, 2023 y 2024, las extensiones al plan de incentivos a largo plazo fueron aprobados respectivamente por los accionistas y el consejo de administración de la Compañía, respectivamente. El costo total de las extensiones aprobado fue de EUA $5.7 millones (EUA $3.7 millones neto de retención de impuestos), EUA $5.7 millones (EUA $3.7 millones neto de retención de impuestos) y EUA $5.8 millones (EUA $3.8 millones neto de retención de impuestos), respectivamente. Bajo los términos de este plan ciertos empleados clave de la Compañía se les otorgó una bonificación especial, la cual fue transferida al fideicomiso administrativo para la compra de acciones Serie A.

Durante el 2022, 2023 y 2024, reconocimos EUA $5.1 millones, EUA $6.0 millones y EUA $6.3 millones, respectivamente, como costo de compensación asociados con el plan de incentivos a largo plazo en nuestros estados consolidados de resultados.

Durante los años terminados el 31 de diciembre 2022, 2023 y 2024 algunos empleados clave dejaron la Compañía; por lo tanto, las condiciones para la irrevocabilidad de las acciones a ser otorgadas no fueron cumplidas. De acuerdo con el plan, Servicios Corporativos, Controladora y Concesionaria tienen derecho para recibir los fondos de la venta de dichas acciones. Al 31 de diciembre de 2022, 2023 y 2024 el número de acciones anuladas fue de 103,712, 330,453 y 0, respectivamente. Al 31 de diciembre de 2022, 2023 y 2024, 6,579,214 acciones, 9,163,300 acciones y 10,492,330 acciones, respectivamente, se encuentran depositadas en el fideicomiso con base en este plan. Todas las acciones otorgadas se consideran no entregadas. Dichas acciones se encuentran en tesorería y son consideradas en circulación para efectos del cálculo de la utilidad por acción diluida.

Tenencia Accionaria de Consejeros y Funcionarios

A la fecha del presente reporte anual, nuestros consejeros y directivos son titulares de acciones como se muestra a continuación:

Nombre	Cargo	Número de acciones
Harry F. Krensky	Consejero independiente	6,651,590*
Brian H. Franke	Presidente del Consejo de Administración	3,085,050*
John A. Slowik	Consejero independiente	116,890*
William Dean Donovan	Consejero independiente	217,507*
Andrew Broderick	Consejero	15,480*
Monica Aspe Bernal	Consejero independiente	34,782
Marco Baldocchi	Consejero	1,870,500*
Stanley L. Pace	Consejero independiente	165,923*
Guadalupe Phillips Margain	Consejero independiente	56,565

Ricardo Maldonado Yáñez	Consejero independiente	63,273
José Luis Fernández Fernández	Consejero independiente	68,863
Joaquin Palomo Deneke	Consejero independiente	39,390*
Enrique Javier Beltranena Mejicano	Presidente Ejecutivo y Director General	12,249,622
Holger Blankenstein	Vicepresidente Ejecutivo Aerolínea – Comercial y Operaciones	4,850,000*
Jaime Esteban Pous Fernández	Vicepresidente Senior de Administración y Finanzas	2,045,631
José Luis Suárez Durán	Vicepresidente Senior Operaciones	283,587
José Alejandro de Iturbide Gutiérrez	Vicepresidente Jurídico	410,137
Jimmy Zadigue	Director Senior Auditoría Interna y Evaluación Riesgos	126,823*

*Acciones en propiedad a través de CPOs or ADSs

Su participación accionaria representa menos del 2.7% de nuestras acciones. A la fecha de este reporte anual ningún otro de nuestros consejeros y/o funcionarios son propietarios de acciones representativas del capital social de Volaris. Con excepción del plan de incentivos para ejecutivos que se describe en la sección anterior, a la fecha del presente Prospecto no tenemos convenios para la emisión u otorgamiento de opciones, acciones o valores para nuestros empleados, o cualquier otro acuerdo relacionado con la participación de nuestros empleados en el capital social de Volaris. Ver “Administradores y Accionistas – Accionistas – Accionistas mayoritarios y tenencia accionaria.”

Consejeros de la empresa [Sinopsis]

Patrimoniales independientes [Miembro]

Krensky Harry			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación	
NO	SI	SI	
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación			
2025-04-28			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
1 año	Consejero Propietario	20	0.5211
Información adicional			

Fernández Fernández José Luis		
Sexo	Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre	Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]		
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación
SI	NO	NO
Designación [Sinopsis]		

Fecha de designación			
2025-04-28			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
1 año	Consejero Propietario	14	0.0059
Información adicional			

Palomo Déneke Joaquín Alberto			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación	
SI	NO	NO	
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación			
2025-04-28			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
1 año	Consejero Propietario	20	0.0033
Información adicional			

Maldonado Yañez Ricardo			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación	
NO	SI	SI	
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación			
2025-04-28			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
1 año	Consejero Propietario	8	0.0054
Información adicional			

Aspe Bernal Mónica			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Mujer		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación	
NO	SI	SI	
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación			
2025-04-28			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
1 año	Consejero Propietario	6	0.0029
Información adicional			

Phillips Margain Guadalupe			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Mujer		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación	
NO	NO	NO	
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación			
2025-04-28			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
1 año	Consejero Propietario	6	0.0048
Información adicional			

Pace Stanley

Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación	
NO	NO	NO	
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación			
2025-04-28			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
1 año	Consejero Propietario	9	0.0142
Información adicional			

Slowik John			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación	
SI	NO	NO	
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación			
2025-04-28			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
1 año	Consejero Propietario	14	0.0100
Información adicional			

Donovan William Dean			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación	
NO	NO	NO	
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación			
2025-04-28			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
1 año	Consejero Propietario	16	0.0186
Información adicional			

Independientes [Miembro]

Sánchez Gavito José Carlos			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Suplente	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación	
SI	NO	NO	
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación			
2025-04-28			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
1 año	Consejero Suplente	14	0
Información adicional			

Macouzet De León Eugenio			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Suplente	
Participa en comités [Sinopsis]			

Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación
NO	NO	NO
Designación [Sinopsis]		
Fecha de designación		
2025-04-28		

Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
1 año	Consejero Suplente	8	0
Información adicional			

Patrimoniales [Miembro]

Baldocchi Kriete Marco			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación	
NO	NO	NO	
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación			
2025-04-28			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
1 año	Consejero Propietario	16	0.1604
Información adicional			

Broderick Andrew			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación	
NO	NO	NO	
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación			
2025-04-28			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
1 año	Consejero Propietario	16	0.0013
Información adicional			

Escobar Nottebohm Rodrigo Antonio			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Suplente	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación	
NO	NO	NO	
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación			
2025-04-28			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
1 año	Consejero Suplente	6	0
Información adicional			

Franke Brian			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación	
NO	NO	NO	
Designación [Sinopsis]			

Fecha de designación			
2025-04-28			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
1 año	Presidente	16	0.2645
Información adicional			

Relacionados [Miembro]

Beltranena Mejicano Enrique Javier			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación	
NO	NO	NO	
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación			
2025-04-28			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
1 año	Consejero Propietario	20	1.0505
Información adicional			

Porcentaje total de hombres como directivos relevantes:	100
Porcentaje total de mujeres como directivos relevantes:	0
Porcentaje total de hombres como consejeros:	85
Porcentaje total de mujeres como consejeros:	15
Cuenta con programa o política de inclusión laboral:	Si

Descripción de la política o programa de inclusión laboral

DESCRIPCIÓN DE LA POLÍTICA DE INCLUSIÓN LABORAL

Nuestro código de ética incluye disposiciones relativas a la igualdad de oportunidades de empleo sin distinción de sexo. Adicionalmente, contamos con una política interna denominada “Política de diversidad e igualdad de oportunidades de empleo”, la cual tiene por objeto desarrollar una fuerza de trabajo diversa, con oportunidades iguales aplicable a todos nuestros empleados. Esta política es supervisada por nuestra dirección de desarrollo organizacional.

Accionistas de la empresa [Sinopsis]

Accionistas beneficiarios de más del 10% del capital social de la emisora [Miembro]

No aplica
Participación accionaria (en %)
Información adicional

Accionistas que ejerzan influencia significativa [Miembro]

No aplica
Participación accionaria (en %)
Información adicional

Accionistas que ejerzan control o poder de mando[Miembro]

No aplica
Participación accionaria (en %)
Información adicional

Estatutos sociales y otros convenios:

ESTATUTOS SOCIALES Y OTROS CONVENIOS

Capital social

Nuestro capital social se encuentra dividido en dos series de acciones, las acciones Serie A y las acciones Serie B. Las acciones Serie A son acciones ordinarias y solamente podrán suscribirse y pagarse por inversionistas mexicanos controlados por personas físicas mexicanas. Las acciones Serie B son acciones ordinarias y podrán suscribirse y pagarse indistintamente por inversionistas mexicanos o extranjeros.

Debido a que somos una sociedad anónima de capital variable, nuestro capital social se encuentra integrado por una parte fija representada por acciones Clase I y por una parte variable, representada por acciones Clase II, las cuales, a su vez, pueden estar representada por acciones Serie A y acciones Serie B. Nuestros estatutos sociales contemplan que las acciones Serie B no podrán representar más del 49% de nuestro capital social que no sea subyacente de los CPOs en cualquier momento.

El 22 de noviembre de 2023 los accionistas extranjeros de Volaris, concluyeron la conversión de 57,513,873 (cincuenta y siete millones quinientas trece mil ochocientas setenta y tres) acciones Serie B representativas del capital social por igual número de acciones Serie A, las cuales, en virtud de ser accionistas extranjeros, fueron entregadas a través de S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V., y afectadas al Fideicomiso emisor de CPOs No. 80676 constituido por Volaris con el Fiduciario. En consecuencia, ya no contamos con acciones serie B.

Al momento de la fecha del presente reporte anual, nuestro capital social consiste en 1,165,976,677 (mil ciento sesenta y cinco millones novecientas setenta y seis mil seiscientas setenta y siete) acciones Serie A. Todas o una porción de nuestras acciones Serie A pueden ser subyacentes de los CPOs y pueden ser compradas por inversionistas extranjeros.

Los inversionistas extranjeros solamente podrán adquirir acciones Serie A, a través de los CPOs (incluyendo CPOs en la forma de ADSs), los cuales proporcionarán a los extranjeros derechos económicos, pero no derechos de voto. En la oferta internacional solamente tenemos la intención de ofrecer CPOs en la forma de ADSs, no CPOs o Acciones. Los CPOs no estarán listados en la BMV ni estarán inscritos en el Registro Nacional de Valores.

Hemos obtenido autorización por parte de la Secretaría de Economía para emitir hasta en un 90% de nuestras acciones en circulación representativas de nuestro capital social en la forma de CPOs.

Aumentos y disminuciones de capital

La parte fija de nuestro capital social podrá aumentarse o disminuirse por resolución de la asamblea general extraordinaria de accionistas y mediante la reforma de nuestros estatutos sociales. La parte variable del capital podrá aumentarse o disminuirse por resolución de la asamblea general ordinaria de accionistas, sin necesidad de reformar nuestros estatutos sociales. Los aumentos y disminuciones de capital, ya sean en la parte fija o variable, deberán inscribirse en nuestro libro de variaciones de capital. No podrán emitirse acciones nuevas, a menos que las acciones emitidas hayan sido pagadas en su totalidad.

Inscripción y transmisión de acciones

Las acciones representativas de nuestro capital social están amparadas por títulos nominativos. Los accionistas de nacionalidad mexicana podrán mantener sus Acciones en forma de títulos físicos (cuando dichas Acciones no sean parte en la oferta internacional), o bien, en Acciones (en caso de inversionistas mexicanos) o en forma de CPOs (en caso de inversionistas extranjeros) a través de registros electrónicos en los libros de instituciones autorizadas que mantienen cuentas en la institución para el depósito en México, la S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V., o Indeval. El Fiduciario de los CPOs será el accionista registrado de las acciones Serie A subyacentes a los CPOs. Las instituciones autorizadas para mantener cuentas en Indeval incluyen a casas de bolsa, instituciones de crédito y demás entidades autorizadas para tales efectos. Llevamos un registro de acciones y únicamente reconoceremos como accionistas a las personas que se encuentren inscritas como tales en dicho registro por contar con títulos expedidos a su nombre, y a quienes mantengan Acciones o CPOs, ya sea directa o indirectamente a través de registros en cuentas con Indeval.

De conformidad con la legislación mexicana, las transmisiones de acciones deberán inscribirse en nuestro registro de acciones, ya sea que dichas transmisiones se efectúen mediante la entrega física de los títulos correspondientes o mediante la transmisión de CPOs representativos de acciones Serie A que estén mantenidos a través de registros electrónicos que permitan correlacionar el registro de acciones con los registros de cuentas en Indeval, en caso de registros electrónicos de CPOs o acciones Serie A.

Disposiciones de Cambio de Control

A continuación, se transcribe la Cláusula Octava de los estatutos sociales en la parte referente al cambio de control:

> **“OCTAVA. <u>Adquisición de Acciones Propias; Disposiciones en Materia de Cambio de Control; Restricciones en la Transferencia de Acciones Serie B</u>.**
>
> **(a) <u>Adquisición de Acciones Propias</u>.** La Sociedad podrá adquirir acciones representativas de su capital social o títulos de crédito u otros instrumentos que representen dichas acciones, sin que sea aplicable la prohibición a que se refiere el primer párrafo del Artículo 134 (ciento treinta y cuatro) de la Ley General de Sociedades Mercantiles. La adquisición de acciones propias se realizará en alguna bolsa de valores nacional o extranjera, o en mercados del extranjero, a precios de mercado, salvo que se trate de ofertas públicas o de subastas autorizadas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores. La adquisición de acciones propias se realizará con cargo al capital contable, en cuyo supuesto las acciones adquiridas podrá mantenerlas la Sociedad en tenencia propia, sin necesidad de realizar una reducción de capital social, o bien, con cargo al capital social, en cuyo caso se convertirán en acciones no suscritas que conserve en tesorería, sin necesidad de acuerdo de la Asamblea General de Accionistas.

La Asamblea General Ordinaria de Accionistas deberá acordar expresamente, para cada ejercicio social, el monto máximo de recursos que podrán destinarse a la compra de acciones propias o títulos de crédito u otros instrumentos que las representen, con la única limitante que los recursos totales destinados a este fin, no podrán exceder de la sumatoria del saldo total de las utilidades netas de la Sociedad, incluyendo las retenidas de ejercicios anteriores. En su caso, la Sociedad deberá estar al corriente en el pago de las obligaciones derivadas de instrumentos de deuda inscritos en el Registro Nacional de Valores. El Consejo de Administración deberá designar a las personas responsables de la adquisición y colocación de acciones propias.

En tanto pertenezcan a la Sociedad las acciones adquiridas, éstas no podrán ser representadas ni votadas en Asambleas Generales de Accionistas, ni ejercerse derechos sociales o económicos de tipo alguno respecto de las mismas.

La adquisición y enajenación de acciones previstos en esta Cláusula, los informes que sobre dichas operaciones deban presentarse a la Asamblea General Ordinaria de Accionistas, las normas de revelación en la información financiera, así como la forma y términos en que estas operaciones sean dadas a conocer a la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, a la bolsa de valores correspondiente y al público inversionista, estarán sujetos a los términos de la Ley del Mercado de Valores y a las Disposiciones de Carácter General que expida la propia Comisión.

(b) Disposiciones en Materia de Cambio de Control.

(A) Definiciones.

Para fines de este inciso de la Cláusula Octava, los términos que a continuación se indican tendrán el significado siguiente:

"Acciones" significan cualesquiera y todas las acciones representativas del capital de la Sociedad, cualquiera que sea su clase, serie o denominación, o cualquier título, valor, derecho (desprendible o no, representado o no por cualquier instrumento, o resultante de disposiciones convencionales o contractuales y no de cualquier instrumento) o instrumento emitido o creado con base en esas acciones, incluyendo certificados de participación ordinarios o certificados de depósito respecto de los mismos, independientemente de la legislación que los rija o del mercado en el que estén colocados o se hubieren celebrado u otorgado, o de su denominación, o que confiera algún derecho sobre esas acciones o sea convertible en, o canjeable por, dichas acciones, incluyendo instrumentos y operaciones financieras conocidas como derivadas, opciones, títulos opcionales o cualquier derecho o instrumento similar o equivalente, o cualquier derecho integral o parcial respecto de, o relacionado con, acciones representativas del capital de la Sociedad, comprendiéndose en todos los casos dentro de la definición, no obstante no poderse considerar estrictamente como acciones.

"Acuerdo de Voto" tiene el significado que se le atribuye en el texto de esta Cláusula Octava.

"Afiliada" significa (i) cualquier sociedad que Controle a, sea Controlada por, o esté bajo Control común con, cualquier Persona, y (ii) respecto de personas físicas, significa cualquiera de los padres, hermanos, cónyuge, ex-cónyuge, concubinos, descendientes en línea recta, sin límite de grado, y los cónyuges y ex cónyuges de dichos descendientes, así como cualquier fideicomiso o convenio equivalente celebrado con el propósito de beneficiar a cualquiera de dichas personas físicas.

"Competidor" significa cualquier Persona dedicada, directa o indirectamente, por cualquier medio y a través de cualquier entidad, vehículo o contrato, de manera preponderante o esporádica, (i) al negocio de prestación de servicios de transportación aérea de pasajeros, carga, correo y/o mixta, y/o (ii) a cualquier actividad que realice, en cualquier momento durante su existencia, la Sociedad o cualquiera de sus Subsidiarias y que represente el 5% (cinco por ciento) o más de los ingresos brutos a nivel consolidado de la Sociedad y sus Subsidiarias, en el entendido que el Consejo de Administración de la Sociedad podrá, caso por caso, acordar excepciones al concepto de Competidor, mediante resoluciones tomadas en los términos de estos Estatutos Sociales.

"Consorcio" significa el conjunto de personas morales, de cualquier naturaleza, como quiera que se denominen e independientemente de la jurisdicción conforme a la cual estén constituidas, vinculadas entre sí por una o más personas físicas que, integrando o no un Grupo de Personas, tengan el Control de las primeras, en el entendido que entre el concepto de personas morales, se entenderá se incluyen fideicomisos o contratos similares, independientemente de la legislación conforme a la que estén constituidos o celebrados o de su denominación.

"Control", "Controle", "Controlar" o "Controlada" significa la capacidad de una Persona o Grupo de Personas, de cualquier naturaleza, como quiera que se denominen (incluyendo a un Consorcio o Grupo Empresarial) e independientemente de la jurisdicción conforme a la cual estén constituidas de llevar a cabo cualquiera de los actos siguientes (i) imponer directa o indirectamente, decisiones en las Asambleas Generales de Accionistas, de socios u órganos equivalentes, o nombrar o destituir a la mayoría de los consejeros administradores o sus equivalentes de la Sociedad, (ii) mantener la titularidad de cualquier clase de Acciones o de derechos respecto de las mismas, que permitan, directa o indirectamente, ejercer el voto respecto de más del 50% (cincuenta por ciento) del capital de la Sociedad, o (iii) dirigir o de cualquier forma determinar, directa o indirectamente, la administración, la estrategia o las principales políticas de la Sociedad, ya sea a través de la propiedad de valores, por contrato o de cualquier forma.

"Directivos Relevantes" significa el Director General, así como las personas físicas que ocupando un empleo, cargo o comisión en la Sociedad o en las personas morales que Controle dicha Sociedad o que Controlen a dicha Sociedad, adopten decisiones que trasciendan de forma significativa en la situación administrativa, financiera, operacional o jurídica de la propia Sociedad o del Grupo Empresarial al que ésta pertenezca, sin que queden comprendidos dentro de esta definición los miembros del Consejo de Administración o del Consejo de Administración de la Persona de que se trate.

"Grupo Empresarial" significa el conjunto de personas morales, de cualquier naturaleza, como quiera que se denominen e independientemente de la jurisdicción conforme a la cual estén constituidas, organizadas conforme a esquemas de participación directa o indirecta en el capital social, o de cualquier otra forma, en las que una misma persona moral, de cualquier naturaleza, mantenga el Control de las demás personas morales, en el entendido que en el concepto de personas morales, se entenderá se incluyen fideicomisos o contratos similares, independientemente de la legislación conforme a la que estén constituidos, celebrados o su denominación.

"Grupo de Personas" significan las Personas, incluyendo Grupos Empresariales, que tengan acuerdos, de cualquier naturaleza, verbales o escritos, aparentes o implícitos, para tomar decisiones en un mismo sentido o para actuar de manera conjunta (aún si no fuere en el mismo sentido). Se presume, salvo prueba en contrario, que constituyen un "Grupo de Personas":

a) Las personas que tengan parentesco por consanguinidad o civil hasta el cuarto grado y por afinidad hasta el tercer grado, los cónyuges, la concubina y el concubinario;

b) Las personas morales, de cualquier naturaleza, como quiera que se denominen e independientemente de la jurisdicción conforme a la cual estén constituidas, que formen parte de un mismo Consorcio o Grupo Empresarial y la persona o conjunto de personas que tengan el control de dichas personas morales, en el entendido que en el concepto de personas morales, se entenderá se incluyen fideicomisos o contratos similares, independientemente de la legislación conforme a la que estén constituidos o celebrados o de su denominación.

"Influencia Significativa" significa la titularidad de derechos que permitan, directa o indirectamente, por cualquier medio, incluyendo a través de un Consorcio, Grupo de Personas o Grupo Empresarial, ejercer el derecho de voto respecto de cuando menos el 20% (veinte por ciento) del capital social de una persona, en el entendido que en el concepto de personas morales, se entenderá se incluyen fideicomisos o contratos similares, independientemente de la legislación conforme a la que estén constituidos o celebrados o su denominación.

"Participación del 20%" significa la propiedad o tenencia, individual o conjunta, directa o indirectamente, a través de cualquier persona moral, fideicomiso o su equivalente, vehículo, entidad, empresa, Consorcio, Grupo de Personas o Grupo Empresarial, u otra forma de asociación económica o mercantil, de cualquier naturaleza, como quiera que se denominen, tenga o no existencia jurídica, y constituida conforme a la legislación de cualquier jurisdicción, de cuando menos el 20% (veinte por ciento) o más de las acciones, partes sociales o intereses, como quiera que se denominen y conforme a la legislación de cualquier jurisdicción, respecto de cualquier Persona.

"Persona" significa cualquier persona física o moral, sociedad, sociedad de inversión, fideicomiso o su equivalente, vehículo, entidad, empresa o cualquier otra forma de asociación económica o mercantil, o cualquiera de las Subsidiarias o Afiliadas de las mismas, de cualquier naturaleza, como quiera que se denominen, tenga o no existencia jurídica, y conforme a la legislación de cualquier jurisdicción, o cualquier Consorcio, Grupo de Personas o Grupo Empresarial que actúen o pretendan actuar de una manera conjunta, concertada o coordinada para efectos de esta Cláusula.

"Personas Relacionadas" significan las Personas que, respecto de una Persona o la Sociedad, se ubiquen en alguno de los supuestos siguientes:

a) Las Personas que Controlen o tengan Influencia Significativa o Participación del 20% en cualquier persona moral que forme parte del Grupo Empresarial o Consorcio al que la Sociedad pertenezca, así como los consejeros, administradores o los Directivos Relevantes de las Personas integrantes de dicho Consorcio o Grupo Empresarial;

b) Las Personas que tengan poder de mando, de cualquier naturaleza, respecto de una Persona que forme parte del Consorcio o Grupo Empresarial al que pertenezca la Persona de que se trate o la Sociedad;

c) El cónyuge, la concubina o el concubinario y las personas que tengan parentesco por consanguinidad o civil hasta el cuarto grado y por afinidad hasta el tercer grado, con personas físicas que se ubiquen en alguno de los supuestos señalados en los incisos (a) y (b) anteriores, así como los socios de, o copropietarios junto con, las personas físicas mencionadas en dichos incisos o con los que mantengan relaciones de negocio;

d) Las personas morales que sean parte del Consorcio o Grupo Empresarial al que pertenezca la Persona de que se trate o la Sociedad;

e) Las personas morales sobre las cuales alguna de las Personas a que se refieren los incisos (a) a (c) anteriores, ejerzan el Control o Influencia Significativa.

"Subsidiaria" significa cualquier sociedad respecto de la cual una Persona sea propietaria de la mayoría de las acciones representativas de su capital social o respecto de la cual una Persona tenga el derecho de designar a la mayoría de los miembros de su consejo de administración (u órgano de administración equivalente) o a su administrador.

(B) Autorización de Adquisición de Valores por el Consejo de Administración.

Cualquier y toda adquisición de Acciones, o intento de adquisición de Acciones, de cualquier naturaleza y como quiera que se denomine, que se pretenda realizar conforme a cualquier título o medio, ya sea en un acto o en una sucesión de actos, sin límite de tiempo entre sí, incluyendo para estos efectos fusiones, consolidaciones u otras transacciones similares, directas o indirectas, por una o más Personas, Personas Relacionadas, Grupo de Personas, Grupo Empresarial o Consorcio, requerirá para su validez el acuerdo favorable, previo y por escrito, del Consejo de Administración, cada vez que el número de Acciones que se pretenda adquirir, sumado a las Acciones que integren su tenencia accionaria previa, directa o indirecta por cualquier medio, dé como resultado un número igual o mayor a cualquier porcentaje del capital de la Sociedad que sea 5 (cinco) u otro múltiplo de 5 (cinco).

El acuerdo previo favorable del Consejo de Administración se requerirá indistintamente de si la adquisición de las Acciones se pretende realizar dentro o fuera de una bolsa de valores, directa o indirectamente, en una o varias transacciones de cualquier naturaleza jurídica, simultáneas o sucesivas, sin límite de tiempo entre sí, en México o en el extranjero.

También se requerirá el acuerdo previo favorable del Consejo de Administración, por escrito, para la celebración de cualquier convenio de cualquier naturaleza, oral o escrito, independientemente de su denominación, como consecuencia del cual se formen o adopten mecanismos o acuerdos de asociación de voto, o de voto en concierto o en conjunto, sea o no en el mismo sentido, que impliquen un cambio en el Control de la Sociedad, una Participación del 20% en la Sociedad o una Influencia Significativa en la Sociedad (cada uno, un “Acuerdo de Voto” y, en conjunto, los “Acuerdos de Voto”).

Para estos efectos, la Persona que individualmente, o conjuntamente con la o las Personas Relacionadas de que se trate o bien, el Grupo de Personas, Grupo Empresarial o Consorcio que pretenda realizar cualquiera de las adquisiciones (incluyendo fusiones, consolidaciones u operaciones similares), o celebrar cualesquiera Acuerdos de Voto, deberán cumplir con lo siguiente:

1. La solicitud escrita de autorización deberá presentarse por el o los interesados, a la consideración del Consejo de Administración. Dicha solicitud deberá ser dirigida y entregada, a través de fedatario público, al Presidente del Consejo de Administración, con copia al Secretario del Consejo de Administración de la Sociedad, en el domicilio de la Sociedad. La solicitud mencionada deberá contener la siguiente información:

   (a)el número y clase o serie de Acciones de las que la o las Personas de que se trate y/o cualquier Persona Relacionada con la o las mismas o el Grupo de Personas, Grupo Empresarial o Consorcio (i) sea propietario o copropietario, ya sea directamente o a través de cualquier Persona o Persona Relacionada, y/o (ii) respecto de las cuales tenga, comparta o goce algún derecho, ya sea por contrato o por cualquier otra razón, incluyendo cualquier Acuerdo de Voto;

   (b)el número y clase o serie de Acciones que pretendan adquirir, ya sea directamente o indirectamente, por cualquier medio o que se proponga sean materia de cualquier Acuerdo de Voto;

   (c)el número y clase o serie de Acciones respecto de las cuales se pretenda compartir algún derecho, ya sea por Acuerdo de Voto o por cualquier otro medio;

   (d)(i) el porcentaje que las Acciones a que se refiere el inciso (a) anterior representen del total de las Acciones emitidas por la Sociedad, (ii) el porcentaje que las Acciones a que se refiere el inciso (a) anterior representen de la clase o de la serie de Acciones que correspondan, (iii) el porcentaje que las Acciones a que se refieren los incisos (b) y (c) anteriores representen del total de las Acciones emitidas por la Sociedad, y (iv) el porcentaje que las Acciones a que se refieren los incisos (b) y (c) anteriores representen de la clase o de la serie de Acciones que correspondan;

   (e)la identidad y nacionalidad de la o las Personas, Grupo de Personas, Consorcio o Grupo Empresarial que pretenda adquirir las Acciones o celebrar el Acuerdo de Voto de que se trate, en el entendido que si cualquiera de ellas es una persona moral, sociedad de inversión, fideicomiso o su equivalente, o cualquier otro vehículo, entidad, empresa o forma de asociación económica o mercantil, de cualquier naturaleza, tenga o no existencia jurídica, y conforme a las leyes de cualquier jurisdicción, deberá especificarse la identidad y nacionalidad de los socios o accionistas, fideicomitentes y fideicomisarios, beneficiarios, miembros del comité técnico, causahabientes, administradores, miembros o asociados, o sus equivalentes, así como la identidad y nacionalidad de la Persona o Personas que Controlen, directa o indirectamente, a la persona moral, sociedad de inversión, fideicomiso, vehículo, entidad, empresa o asociación económica o mercantil, o equivalente, de cualquier naturaleza, tenga o no existencia jurídica, y constituida conforme a la legislación de cualquier jurisdicción de que se trate, hasta que se identifique a la persona o personas físicas que Controlen o mantengan algún derecho, interés o participación final, de cualquier naturaleza, en la persona moral, fideicomiso o su equivalente, vehículo, entidad, empresa

o asociación económica o mercantil, de cualquier naturaleza, tenga o no existencia jurídica, y constituida conforme a la legislación de cualquier jurisdicción de que se trate;

(f) las razones y objetivos por los cuales pretenda adquirir las Acciones objeto de la autorización solicitada o celebrar el Acuerdo de Voto de que se trate, mencionando particularmente si tiene el propósito de adquirir, directa o indirectamente, (i) Acciones adicionales a aquellas referidas en la solicitud de autorización, (ii) una Participación del 20% de la Sociedad, (iii) el Control de la Sociedad, o (iv) Influencia Significativa en la Sociedad;

(g) si es, directa o indirectamente, un Competidor de la Sociedad o de cualquier Subsidiaria o Afiliada de la Sociedad y si tiene la facultad de adquirir las Acciones o celebrar el Acuerdo de Voto de que se trate, de conformidad con lo previsto en estos Estatutos Sociales y en la legislación aplicable; de ser el caso, si está en proceso de obtener cualquier consentimiento o autorización, indicar la persona que otorgará el consentimiento o autorización, y los plazos y términos en los que espera obtenerlo; así mismo, deberá especificarse si la o las Personas que pretendan adquirir las Acciones en cuestión tienen Personas Relacionadas, que puedan ser considerados un Competidor de la Sociedad o de cualquier Subsidiaria o Afiliada de la Sociedad, o si tienen alguna relación económica o de negocios con un Competidor o algún interés o participación ya sea en el capital social o en la dirección, administración u operación de un Competidor, directamente o a través de cualquier Persona o Persona Relacionada;

(h) el origen de los recursos económicos que pretenda utilizar para pagar el precio de las Acciones objeto de la solicitud, de ser éste el caso; en el supuesto que los recursos provengan de algún financiamiento, el solicitante deberá especificar la identidad y nacionalidad de la Persona que le provea de dichos recursos, los estados financieros u otra prueba de solvencia d la Persona que le provea de recursos, y deberá entregar, junto con la solicitud de autorización, la documentación suscrita por esa Persona, que refleje un compromiso por dicha Persona, no sujeto a condiciones de relevancia, y acredite y explique los términos y las condiciones de dicho financiamiento, incluyendo cualquier garantía que convenga en constituir. El Consejo de Administración podrá solicitar la constitución o el otorgamiento de (i) fianza, (ii) fideicomiso de garantía, (iii) carta de crédito irrevocable, (iv) depósito, o (v) cualquier otra garantía aceptable al Consejo de Administración, por hasta una cantidad equivalente al 100% (cien por ciento) del precio de las Acciones que se pretenden adquirir o que sean materia del Acuerdo de Voto de que se trate, designando a la Sociedad o sus accionistas, a través de la Sociedad, como beneficiarios, con objeto de asegurar el resarcimiento de los daños y perjuicios que pudiere sufrir la Sociedad o sus accionistas por la falsedad de la información presentada o como consecuencia de la solicitud o por cualquier acto u omisión del solicitante, directa o indirectamente;

(i) si ha recibido recursos económicos, en préstamo o por cualquier otro concepto, de una Persona Relacionada o Competidor o ha facilitado recursos económicos en préstamo o en cualquier otro concepto a una Persona Relacionada o Competidor, con objeto de que se pague el precio de las Acciones o se celebre el Acuerdo de Voto de que se trate;

(j) la identidad y nacionalidad de la institución financiera o las instituciones financieras que actuarían como intermediarios, en el supuesto de que la adquisición de que se trate se realice a través de oferta pública de compra;

(k) de ser el caso, por tratarse de una oferta pública de compra, copia del proyecto de folleto informativo o documento similar, que tenga la intención de utilizar para la adquisición de las Acciones o en relación con la operación o convenio de que se trate, completo a esa fecha, y una declaración respecto a si el mismo ha sido autorizado, o presentado a autorización, por las autoridades competentes (incluyendo a la Comisión Nacional Bancaria y de Valores); y

(l) un domicilio en la Ciudad de México, para recibir notificaciones y avisos en relación con la solicitud presentada.

En los casos que el Consejo de Administración así lo determine, en virtud de la imposibilidad de conocer cierta información al recibir la solicitud respectiva, de que dicha información todavía no pueda ser divulgada o por otras razones determinadas por el Consejo de Administración, el Consejo de Administración podrá exceptuar del cumplimiento de uno o más de los requisitos antes mencionados al solicitante.

2. Dentro de los 8 (ocho) días hábiles siguientes a la fecha en que hubiera recibido la solicitud de autorización a que se refiere el párrafo 1 anterior, el Presidente o el Secretario convocarán al Consejo de Administración para considerar, discutir y resolver sobre la solicitud de autorización mencionada. Las convocatorias para las juntas del Consejo de Administración deberán ser formulados por escrito y enviadas por el Presidente o el Secretario a cada uno de los Consejeros propietarios o suplentes, con la anticipación prevista en estos Estatutos Sociales, por correo certificado, mensajería privada, o correo electrónico, a sus domicilios o a los lugares que los mismos Consejeros hayan señalado por escrito para ser citados para los asuntos a que esta Cláusula se refiere. Las convocatorias deberán especificar la hora, la fecha y lugar de reunión y el Orden del Día respectivo.

3. El Consejo de Administración resolverá sobre toda solicitud de autorización que se presente en términos de esta Cláusula de los Estatutos Sociales, dentro de los 90 (noventa) días naturales siguientes a la fecha en que la solicitud fue presentada, siempre y cuando, y que se contarán a partir de que, la solicitud contenga toda la información requerida de conformidad con la presente Cláusula. Si el Consejo de Administración no resolviere dentro del plazo de 90 (noventa) días naturales citado, la solicitud de autorización se considerará como que ha sido negada.

El Consejo de Administración podrá solicitar a la Persona que pretenda adquirir las Acciones de que se trate o celebrar el Acuerdo de Voto correspondiente, la documentación adicional y las aclaraciones que considere necesarias, así como sostener cualesquiera reuniones, para resolver sobre la solicitud de autorización que le hubiere sido presentada, en el entendido de que los plazos referidos en esta disposición, no correrán, ni la solicitud se considerará completa, sino hasta que la Persona que pretenda adquirir las Acciones o celebrar el Acuerdo de Voto de que se trate, presente toda la información adicional y haga todas las aclaraciones que el Consejo de Administración considere necesarias.

4. Para considerar válidamente instalada una sesión del Consejo de Administración, en primera o ulterior convocatoria, para tratar cualquier asunto relacionado con cualquier solicitud de autorización o convenio a que se refiere esta Cláusula, se requerirá la asistencia de cuando menos el 75% (setenta y cinco por ciento) de sus miembros propietarios o de sus respectivos suplentes. Las resoluciones serán válidas cuando se tomen por el 75% (setenta y cinco por ciento) de los integrantes del Consejo de Administración. Las sesiones de Consejo de Administración se convocarán y las resoluciones se tomarán, únicamente en relación con la solicitud de autorización a que se refiere esta Cláusula (o partes de dicha solicitud de autorización).

5. En el supuesto que el Consejo de Administración autorice la adquisición de Acciones planteada o la celebración del Acuerdo de Voto, y dicha adquisición, operación o convenio implique (i) la adquisición de una Participación del 20% o mayor respecto de la Sociedad, (ii) un cambio de Control de la Sociedad, o (iii) la adquisición de Influencia Significativa respecto de la Sociedad, no obstante que dicha autorización se hubiere concedido, la Persona que pretenda adquirir las Acciones en cuestión, o celebrar el Acuerdo de Voto, deberá hacer oferta pública de compra por el 100% (cien por ciento) menos una de las Acciones en circulación, a un precio pagadero en efectivo no inferior del precio que resulte mayor de entre los siguientes:

(a) el valor contable por cada Acción, de acuerdo a los últimos estados financieros trimestrales aprobados por el Consejo de Administración o presentados a la Comisión Nacional Bancaria y de Valores o a la bolsa de valores de que se trate; o

(b) el precio de cierre por Acción más alto respecto de operaciones en bolsa de valores, publicado en cualquiera de los 365 (trescientos sesenta y cinco) días naturales anteriores a la fecha de la solicitud presentada o de autorización otorgada por el Consejo de Administración; o

(c) el precio más alto pagado respecto de la compra de cualesquiera Acciones, en cualquier tiempo, por la Persona que, individual o conjuntamente, directa o indirectamente, tenga la intención de adquirir las Acciones, o pretenda celebrar el Acuerdo de Voto objeto de la solicitud autorizada por el Consejo de Administración;

más en cada uno de dichos casos, de manera adicional, una prima igual al 30% (treinta por ciento), respecto del precio por Acción pagadero en relación con la adquisición objeto de la solicitud, en el entendido de que, el Consejo de Administración podrá modificar, hacia arriba o hacia abajo, el monto de dicha prima, considerando la opinión de un banco de inversión de reconocido prestigio.

La oferta pública de compra a que se refiere esta Cláusula deberá ser completada dentro de los 90 (noventa) días naturales siguientes a la fecha en que la adquisición de las Acciones, o la celebración del Acuerdo de Voto, hubiere sido autorizada por el Consejo de Administración, de conformidad con lo previsto en la presente Cláusula.

El precio que se pague por cada una de las Acciones será el mismo, con independencia de la clase o de la serie de Acciones de que se trate.

En caso de que el Consejo de Administración recibiere, en o antes que hubiere concluido la adquisición o la celebración del Acuerdo de Voto de que se trate, una oferta de un tercero, reflejada en una solicitud para adquirir las Acciones de que se trate (incluyendo a través de una fusión, consolidación u operación similar), en mejores términos para los accionistas o tenedores de Acciones, el Consejo de Administración tendrá la facultad de considerar y, en su caso, autorizar dicha segunda solicitud, manteniendo en suspenso la autorización previamente otorgada, y sometiendo a consideración del propio Consejo de Administración ambas solicitudes, en el entendido de que cualquier aprobación será sin perjuicio de la obligación de llevar a cabo una oferta pública de compra en términos de esta Cláusula y de la legislación aplicable.

6. Aquellas adquisiciones de Acciones, o Acuerdos de Voto, que no impliquen (i) la adquisición de una Participación del 20% o mayor en la Sociedad, (ii) un cambio de Control de la Sociedad, o (iii) la adquisición de Influencia Significativa respecto de la Sociedad, podrán ser inscritas en el Libro de Registro de Acciones de la Sociedad, una vez debidamente autorizadas por el Consejo de Administración y que las mismas se hubieren concluido. Aquellas adquisiciones, o Acuerdos de Voto, que impliquen (i) la adquisición de una Participación del 20% o mayor en la Sociedad, (ii) un cambio de Control de la Sociedad, o (iii) la adquisición de Influencia Significativa respecto de la Sociedad, no serán inscritas en el Libro de Registro de Acciones de la Sociedad, sino hasta el momento en que la oferta pública de compra a que se refiere este apartado hubiere concluido. En consecuencia, en este caso, no podrán ejercerse los derechos resultantes de las Acciones, sino hasta el momento en que la oferta pública de compra de que se trate hubiere sido concluida.

7. El Consejo de Administración podrá negar su autorización para la adquisición de Acciones solicitada o para la celebración del Acuerdo de Voto propuesto, en cuyo caso señalará al solicitante, por escrito, las bases y razones de la negativa de autorización, pudiendo adicionalmente señalar los términos y condiciones conforme a los cuales estaría en posición de autorizar la adquisición de Acciones solicitada o para la celebración del Acuerdo de Voto propuesto. El solicitante tendrá el derecho de solicitar y sostener una reunión con el Consejo de Administración, o con un comité ad-hoc nombrado por el Consejo de Administración, para explicar, ampliar o aclarar los términos de su solicitud, así como manifestar su posición mediante un documento por escrito que presente al Consejo de Administración.

(C) <u>Disposiciones Generales</u>

Para efectos de esta Cláusula, se entenderá que son Acciones de una misma Persona, las Acciones de que una Persona sea titular, sumadas a las Acciones (i) de que cualquier Persona Relacionada sea titular, o (ii) de que cualquier persona moral, fideicomiso, vehículo, entidad, empresa o asociación económica o mercantil, o su equivalente, de cualquier naturaleza y constituida conforme a la legislación de cualquier jurisdicción, sea titular cuando esa persona moral, fideicomiso, vehículo, entidad, empresa o asociación

económica o mercantil, o su equivalente, de cualquier naturaleza y constituida conforme a la legislación de cualquier jurisdicción, sea Controlada por la Persona mencionada. Así mismo, cuando una o más Personas pretendan adquirir Acciones de manera conjunta, coordinada o concertada, en un acto o sucesión de actos, sin importar el acto jurídico que lo origine, se considerarán como una sola Persona para los efectos de esta Cláusula. El Consejo de Administración podrá determinar otros casos en que una o más Personas que pretendan adquirir Acciones, o celebrar acuerdos de Voto, serán consideradas como una sola Persona para los efectos de esta Cláusula. En dicha determinación, se podrá considerar cualquier información que de hecho o de derecho disponga el Consejo de Administración.

En la evaluación que hagan de las solicitudes de autorización a que se refiere esta Cláusula, el Consejo de Administración deberá tomar en cuenta los factores que estime pertinentes, considerando los intereses de la Sociedad y a sus accionistas, incluyendo factores de carácter financiero, de mercado, de negocios, la solvencia moral y económica de los posibles adquirientes, el origen de los recursos que el posible adquiriente utilice para realizar la adquisición, posibles conflictos de interés, la protección de los accionistas minoritarios, los beneficios esperados para el desarrollo futuro de la Sociedad, el impacto en los planes y presupuestos de la Sociedad, la calidad, exactitud y veracidad de la información a que se refiere esta disposición que los posibles adquirientes hubieren presentado, la viabilidad de la oferta, el precio ofrecido, las condiciones a que esté sujeta la oferta, la identidad y credibilidad de los oferentes (en la medida en que fuere determinable y sin responsabilidad alguna para los Consejeros o para los accionistas), las razones para la celebración y la temporalidad del Acuerdo de Voto de que se trate, las fuentes de financiamiento de la oferta y el plazo de conclusión, y otros que consideren convenientes.

Si se llegaren a realizar adquisiciones de Acciones o a celebrar Acuerdos de Voto restringidos, en contravención a lo previsto por la presente Cláusula y sin obtener la autorización previa y por escrito del Consejo de Administración, las Acciones materia de dichas adquisiciones o del Acuerdo de Voto, no otorgarán derecho alguno para votar en ninguna Asamblea de Accionistas de la Sociedad, lo que será responsabilidad del adquirente o grupo de adquirentes. Además, las Acciones materia de dichas adquisiciones o de Acuerdos de Voto no serán inscritas en el Libro de Registro de Acciones de la Sociedad, y las inscripciones realizadas con anterioridad serán canceladas, y la Sociedad no reconocerá ni dará valor alguno a las constancias o listados a que se refiere el artículo 290 (doscientos noventa) de la Ley del Mercado de Valores, por lo que no demostrarán la titularidad de las Acciones o acreditarán el derecho de asistencia a las Asambleas de Accionistas, ni legitimarán el ejercicio de acción alguna, incluyendo las acciones de carácter procesal.

Las autorizaciones otorgadas por el Consejo de Administración conforme a lo previsto en esta Cláusula, dejarán de surtir efectos si la información y documentación con base en la cual esas autorizaciones fueron otorgadas no es o deja de ser veraz y/o apegada a derecho.

En caso de contravenir lo dispuesto en la presente Cláusula, el Consejo de Administración podrá acordar, entre otras, las siguientes medidas, (i) la reversión de las operaciones realizadas, con mutua restitución entre las partes, cuando esto fuere posible, o (ii) que sean enajenadas las Acciones objeto de la adquisición o que fueren titularidad de los accionistas en cuestión, a un tercero interesado aprobado por el Consejo de Administración, al precio mínimo de referencia que determine el Consejo de Administración.

Lo previsto en esta Cláusula no será aplicable a (a) las adquisiciones o transmisiones de Acciones que se realicen por vía sucesoria, ya sea por herencia o legado, o (b) la adquisición o transmisión de Acciones, o cualquier acuerdo o convenio, (i) por la Persona o Personas que tengan, en conjunto, el Control de la Sociedad o Influencia Significativa en la Sociedad, en la fecha en que esta Cláusula sea aprobada por la Asamblea General de Accionistas de la Sociedad (es decir, inmediatamente antes de la realización de la oferta pública inicial de suscripción de Acciones), (ii) por cualquier persona moral, fideicomiso, vehículo, entidad, empresa u otra forma de asociación económica o mercantil, o su equivalente, de cualquier naturaleza y constituida conforme a la legislación de cualquier jurisdicción, que esté bajo el Control de la Persona o Personas a que se refiere el inciso (i) inmediato anterior, (iii) por la sucesión a bienes de la Persona o Personas a que se refiere el inciso (i) anterior, (iv) por los ascendientes o descendientes en línea recta hasta el tercer grado de la Persona o Personas a que se refiere el inciso (i) anterior, (v) por la Persona o Personas a que se refiere el inciso (i) anterior, cuando estén adquiriendo las Acciones de cualquier sociedad, fideicomiso, vehículo, entidad, empresa, forma de asociación económica o mercantil, o su equivalente, tenga o no existencia jurídica, de cualquier naturaleza y constituida conforme a la legislación de cualquier jurisdicción, ascendientes o

descendientes a que se refieren los incisos (iii) y (iv) anteriores, y (vi) por parte de la Sociedad o sus Subsidiarias, o por parte de fideicomisos constituidos por la propia Sociedad o sus Subsidiarias o por cualquier otra Persona Controlada por la Sociedad o por sus Subsidiarias, o (c) la afectación a un fideicomiso o entidad similar por los accionistas existentes en la fecha de la oferta pública de las Acciones en México, que realicen en cualquier momento en el futuro.

Las disposiciones de esta Cláusula serán aplicables en adición a las leyes y Disposiciones de Carácter General en materia de adquisiciones de valores obligatorias en los mercados en que coticen las Acciones u otros valores que se hayan emitido en relación con éstas o derechos derivados de las mismas; en caso de que esta Cláusula se contraponga o no contemple todas las hipótesis previstas en dichas leyes y disposiciones, se estará a lo dispuesto por la ley o las disposiciones de carácter general en materia de adquisiciones de valores obligatorias.

Esta Cláusula se inscribirá en el Registro Público de Comercio del domicilio de la Sociedad y se deberá hacer referencia expresa a lo establecido en la misma en los títulos de las acciones representativas del capital de la Sociedad, a efecto de que surta efectos contra terceros.

Este Cláusula sólo podrá eliminarse de los Estatutos Sociales o modificarse, mediante la resolución favorable de los accionistas que sean tenedores de, por lo menos, el 90% (noventa por ciento) de las Acciones en circulación de la Sociedad en el momento de aprobarse la eliminación o modificación de que se trate, y siempre y cuando no hayan votado en contra de la eliminación o modificación los accionistas que sean tenedores de, por lo menos, 5% (cinco por ciento) de las Acciones en circulación de la Sociedad en el momento de votarse en contra de la eliminación o modificación de que se trate.

Restricciones en la transferencia de Acciones Serie B.

Las Acciones Serie B solamente podrán ser transmitidas en operaciones de cualquier naturaleza y como quiera que se denominen, incluyendo para estos efectos fusiones, consolidaciones u otras transacciones similares, directas o indirectas, a los accionistas titulares de Acciones Serie B o a una Afiliada de los accionistas que sean titulares de Acciones Serie B precisamente en la fecha de la oferta pública inicial de suscripción de Acciones. En caso de que se lleve a cabo cualquier transmisión de Acciones Serie B en contravención a lo previsto en la oración anterior o a cualquier tercero, dichas Acciones Serie B serán convertidas, de forma automática, en Acciones Serie A y le serán aplicables las disposiciones que respecto de las Acciones Serie A se contienen en estos “Estatutos Sociales”.

Asambleas de accionistas

Convocatorias. Conforme a la legislación aplicable y a nuestros estatutos sociales, las asambleas de accionistas podrán ser convocadas por:

- nuestro consejo de administración, el presidente del consejo de administración o el secretario del consejo de administración,
- los accionistas que representen al menos 10% de nuestro capital social en circulación quienes podrán solicitar al presidente del consejo de administración, al presidente del comité de auditoría o al presidente del comité prácticas societarias que convoquen a una asamblea de accionistas,
- cualquier accionista, en el entendido de que ninguna asamblea anual de accionistas se haya llevado a cabo en dos años consecutivos o la asamblea anual de accionistas no trate los temas concernientes de las asambleas anuales de accionistas;
- un tribunal mexicano competente, en caso de que el consejo de administración no cumpla con una solicitud válida de los accionistas de acuerdo con lo mencionado en los dos puntos anteriores,
- el comité de auditoría, y

- el comité de prácticas societarias.

Las convocatorias para las asambleas de accionistas se publicarán en el Sistema Electrónico de Publicaciones de Sociedad Mercantiles establecido por la Secretaría de Economía, con cuando menos 15 días de anticipación a la fecha fijada para la asamblea, en caso de primeras convocatorias. Las convocatorias deberán indicar el orden del día para la misma. Durante el periodo comprendido de la fecha de publicación de la convocatoria hasta la fecha de celebración de la asamblea, estará a disposición de los accionistas, en nuestras oficinas toda la información a tratarse en la asamblea. Para tener derecho de asistir a las asambleas, los accionistas deberán estar inscritos como tales en nuestro libro de registro de acciones, presentar las constancias que acrediten el depósito de sus acciones o CPOs ante una institución financiera, o presentar las constancias emitidas por el custodio de los tenedores de las acciones Serie A junto con la certificación del Indeval. Los tenedores de CPOs no podrán ejercer los derechos de voto correspondientes a las acciones Serie A representadas por los mismos, ni podrán votar mediante instrucciones al Fiduciario de los CPOs.

Asambleas de Accionistas. Las asambleas generales de accionistas son ordinarias o extraordinarias. También podrán celebrarse asambleas especiales de accionistas para las clases de acciones en circulación (por ejemplo, asambleas de accionistas Serie B, como medio para ejercer sus derechos).

Son asambleas generales ordinarias las que se reúnen para tratar cualquier asunto que no esté reservado a la asamblea general extraordinaria. La asamblea general ordinaria se reunirá cuando menos una vez al año, dentro de los cuatro meses siguientes al cierre de cada ejercicio para:

- aprobar los estados financieros del ejercicio anterior;
- discutir y aprobar los informes anuales de los comités de auditoría y prácticas societarias, así como determinar la forma en que se aplicarán las utilidades del ejercicio (incluyendo, en su caso, el pago de dividendos);
- elegir a los miembros del consejo de administración;
- designar los presidentes de los comités de auditoría y prácticas societarias;
- aprobar cualquier aumento o reducción del capital variable y la emisión de las acciones correspondientes;
- aprobar el reporte anual del director general junto con el reporte del consejo de administración y la opinión del consejo de administración;
- determinar el importe máximo que podrá destinarse a la adquisición de acciones propias; y
- aprobar cualquier transacción que represente el 20% o más de nuestros activos consolidados durante un ejercicio social.

Son asambleas generales extraordinarias las que se reúnen para tratar los siguientes asuntos:

- la prórroga de la duración de la sociedad, o su disolución;
- el aumento o la disminución de la parte fija de nuestro capital social y la emisión de las acciones correspondientes;
- la emisión de acciones para llevar a cabo una oferta pública;
- cualquier modificación en nuestro objeto social o nacionalidad;
- la fusión o transformación en cualquier otro tipo de sociedad;

- la emisión de acciones preferentes;
- la amortización de acciones con utilidades retenidas;
- la reforma de nuestros estatutos sociales incluyendo modificaciones a las cláusulas de cambio de control;
- cualquier otro asunto descrito en la legislación aplicable o en nuestros estatutos sociales; y
- la cancelación de la inscripción de acciones en el Registro Nacional de Valores.

Las asambleas especiales de accionistas de una determinada serie o clase, podrá ser convocada para tratar cualquier asunto que pueda afectar a dicha clase o serie. El quórum para una asamblea especial y el voto requerido para pasar una resolución en una asamblea especial estarán sujetos a las reglas aplicables a las asambleas generales extraordinarias, con la excepción de que los porcentajes de representación y votación se calcularán con base en el número de acciones Serie B en circulación.

Excepto por lo previsto a continuación, para que una asamblea general ordinaria se considere legalmente instalada deberán estar representadas cuando menos el 51% de nuestras acciones con derecho de voto, y sus resoluciones serán válidas cuando se tomen por mayoría de los votos presentes. En caso de que no se reúna dicho quórum, se hará una segunda convocatoria para la cual se requerirá de igual forma que se encuentren representadas el 51% de nuestras acciones y las resoluciones podrán tomarse por la mayoría del capital representado en dicha asamblea. Excepto por lo previsto a continuación, para que una asamblea general extraordinaria se considere legalmente instalada deberán estar representadas cuando menos el 75% de las acciones. En caso de que no se reúna dicho quórum en la primera convocatoria, se hará una segunda convocatoria y la asamblea se considerará legalmente instalada cuando estén representadas cuando menos 51% de las acciones. En cualquier caso, las resoluciones serán válidas cuando se tomen por el voto de las acciones que representen cuando menos el 50% más una de las acciones del capital social, excepto por resoluciones que se refieran a la cancelación del registro de las acciones en el Registro Nacional de Valores, ya que estas requieren del voto favorable de al menos el 95% del capital social en circulación con derecho a voto.

Los tenedores de nuestras acciones no tendrán derechos de voto acumulativos.

Derechos de voto

Los tenedores de ADSs y CPOs no tendrán derecho a votar, en momento alguno, las acciones subyacentes de la Serie A. Los tenedores de acciones Serie A de nacionalidad mexicana tendrán derecho de votar sus acciones respecto de cualquier asunto. Los tenedores de acciones Serie B tienen derecho de votar sus acciones respecto de cualquier asunto y tendrán los derechos de voto descritos bajo el apartado “–Asambleas de Accionistas.”

Las acciones Serie A amparadas por CPOs y CPOs amparados por ADSs serán votadas por el Fiduciario de los CPOs en el mismo sentido en que se voten la mayoría de las acciones Serie A durante la asamblea de accionistas respectiva, bajo cualquier circunstancia.

Nombramiento de Consejeros

Nuestro Consejo de Administración actualmente está compuesto por 13 miembros propietarios y tres miembros suplentes. De conformidad con nuestros estatutos sociales, nuestro Consejo de Administración podrá conformarse hasta por 21 miembros, de los cuales al menos el 25% (y sus respectivos suplentes) deberán ser independientes, de conformidad con la Ley del Mercado de Valores. Actualmente, nueve de los miembros de nuestro consejo de administración califican como independientes. La determinación sobre si un consejero puede considerarse independiente, será hecha por nuestros accionistas (en la Asamblea General de Accionistas en la cuál sea designado), y dicha determinación podrá ser cuestionada por la CNBV dentro de los 30 días siguientes contados a partir de la fecha en que la designación del consejero sea notificada a la CNBV. La CNBV solo podrá cuestionar la designación después de haber llevado a cabo una audiencia con nosotros y con el consejero afectado. Nuestros ejecutivos, las personas que tengan una influencia decisiva sobre nosotros o la autoridad para dirigir nuestras decisiones administrativas o de

negocios, o las personas que sean parte de nuestro grupo de accionistas de control, no podrán ser considerados como consejeros independientes.

En cada asamblea general ordinaria de accionistas, los tenedores de al menos 10% de las Acciones en circulación, tienen el derecho de designar a un miembro del Consejo de Administración y a su respectivo suplente.

Consejo de Administración

Nuestra administración está confiada a un director general y a un consejo de administración. El consejo de administración establece los lineamientos y la estrategia general para dirigir nuestro negocio y supervisa la implementación de la misma.

De conformidad con la Ley del Mercado de Valores y nuestros estatutos sociales, el Consejo de Administración aprobará, entre otras:

- nuestra estrategia general;
- vigilar nuestra operación, así como la de nuestras subsidiarias;
- Aprobar, con previa opinión del Comité de Auditoría, cada uno en lo individual: (i) operaciones con partes relacionadas, sujeto a ciertas excepciones limitadas, (ii) nuestros lineamientos en materia de control interno y auditoría interna, de aquellos de nuestras subsidiarias, (iii) nuestras políticas de contables, (iv) nuestros estados financieros y de nuestras subsidiarias, (v) las operaciones consideradas como inusuales o no recurrentes así como cualesquiera operaciones que se ejecuten, ya sea simultánea o sucesivamente, en el lapso de un ejercicio social que involucren: (a) La adquisición o enajenación de bienes con valor igual o superior al 5% de nuestros activos consolidados o (b) el otorgamiento de garantías o la asunción de pasivos por un monto total igual o superior al 5% de nuestros activos consolidados, y (vi) la elección de auditores externos;
- Aprobar, con previa opinión del Comité de Prácticas Societarias, cada uno en lo individual: (i) nombramiento, elección y, en su caso, remoción del Director General de la Sociedad, su remuneración integral y las políticas de designación y remuneración de otros directivos inmediatos al Director General; (ii) nombrar consejeros provisionales de conformidad y con sujeción a lo dispuesto en la LMV; y (iii) aprobar los términos y condiciones de un acuerdo judicial para concluir las acciones de responsabilidad iniciadas contra un consejero por incumplimiento de los deberes de lealtad y diligencia;
- convocar a la asamblea general de accionistas y llevar a cabo sus resoluciones;
- presentar anualmente a la asamblea de accionistas (i) el informe del director general y, (ii) la opinión del consejo de administración en relación con el informe del director general;
- aprobar la creación de comités especiales y otorgarles las facultades a los mismos, en el entendido de que dichos comités no contarán con aquellas facultades que en términos de nuestros estatutos sociales estén conferidas expresamente a nuestros accionistas o al consejo de administración;
- determinar el voto de las acciones que detentamos en nuestras subsidiarias; y
- las políticas de divulgación de información.

Las sesiones del Consejo de Administración se considerarán válidamente instaladas y celebradas si están presentes al menos la mayoría de sus miembros o los respectivos suplentes. Las resoluciones aprobadas en dichas sesiones serán válidas en caso de ser aprobadas por la mayoría de los miembros del Consejo de Administración presentes en la sesión que no tengan conflicto de interés. El presidente del consejo de administración no tendrá voto de calidad.

Las sesiones de nuestro Consejo de Administración podrán ser convocadas por (i) el 25% de los miembros del Consejo de Administración, (ii) el presidente de nuestro Consejo de Administración, (iii) los presidentes de los comités de auditoría y prácticas societarias, y (iv) el Secretario del Consejo de Administración.

Deber de Diligencia y Deber de Lealtad

La Ley del Mercado de Valores impone los deberes de diligencia y de lealtad a los consejeros.

El deber de diligencia, generalmente requiere que los consejeros obtengan suficiente información y estén debidamente preparados para actuar en nuestro beneficio. El deber de diligencia se da por cumplido, principalmente, (i) cuando un consejero solicita y obtiene de nuestra parte toda la información necesaria para tomar una decisión, (ii) obteniendo información de terceros; (iii) requiriendo la presencia de, y la información de nuestros ejecutivos, en tanto sea necesario para tomar decisiones, y (iv) asistiendo a las sesiones del consejo y revelando la información relevante en su poder. La omisión de actuar en cumplimiento del deber de diligencia por parte de un consejero, provoca que el consejero sea responsable de manera solidaria, junto con otros consejeros responsables, por daños y perjuicios que nos causen o a nuestras subsidiarias. Una indemnización por demandas relacionadas con el incumplimiento al deber de diligencia de los consejeros ha sido incorporada en nuestros estatutos sociales. Además, contamos con un seguro de protección a los consejeros en caso de incumplimientos de su deber de diligencia.

El deber de lealtad consiste, principalmente, en la obligación de mantener la confidencialidad de la información recibida en relación con el desempeño de las responsabilidades del consejero, de abstenerse de discutir o votar en asuntos donde el consejero tenga un conflicto de interés y abstenerse de tomar ventaja de oportunidades corporativas resultantes de sus acciones como consejero. Adicionalmente, el deber de lealtad se incumple si un accionista o grupo de accionistas se ve favorecido deliberadamente.

El deber de lealtad también se incumple si el consejero usa activos de la sociedad o aprueba el uso de activos de la sociedad en contravención con nuestras políticas, revela información falsa o engañosa, ordena, o hace que no se registre cualquier transacción en nuestros últimos registros, que pudiera afectar nuestros estados financieros, o evita que información relevante no sea revelada o sea modificada.

La violación al deber de lealtad sujeta a dicho consejero a responsabilidad de manera solidaria junto con todos los consejeros que lo incumplan, por los daños y perjuicios que nos causen y a las personas bajo nuestro control. La responsabilidad también podrá surgir si resultan daños y perjuicios de los beneficios obtenidos por los consejeros o terceros, como resultado de las actividades realizadas por dichos consejeros.

Las demandas por el incumplimiento al deber de diligencia o al deber de lealtad, sólo pueden ser interpuestas en nuestro beneficio, y no en beneficio del demandante, y sólo podrán ser interpuestas por nosotros, por los accionistas o por los grupos de accionistas que representen por lo menos el 5% de las Acciones en circulación. Las demandas podrán ser interpuestas por el fiduciario que emita los CPOs o por los tenedores de los CPOs, en cada caso cuando dichos CPOs representen cuando menos el 5% de nuestras acciones Serie A.

A manera de exclusión de responsabilidad para los consejeros, la Ley del Mercado de Valores señala que la responsabilidad antes descrita no podrá ser exigible si el consejero actuó de buena fe y si (i) cumplió con las leyes y estatutos sociales, (ii) la decisión fue tomada con base en la información proporcionada por los ejecutivos, auditores externos o expertos externos, cuya capacidad y credibilidad no son objeto de duda razonable, y (iii) el consejero seleccionó la alternativa más adecuada de buena fe y cualquier efecto negativo de dicha decisión no era razonablemente previsible, con base en la información disponible. Los tribunales mexicanos no han interpretado dichas disposiciones, y por lo tanto, la aplicabilidad y ejecución de esta excepción permanece incierta.

De conformidad con la Ley del Mercado de Valores y nuestros estatutos sociales, el director general y nuestros directivos principales deben actuar en nuestro beneficio y no en el beneficio de cualquier accionista o grupo de accionistas. Además, nuestros directivos deben presentar nuestras principales estrategias de negocios y las de las sociedades bajo nuestro control al Consejo de Administración para su aprobación, proponer a nuestro Consejo de Administración nuestro presupuesto anual, presentar propuestas para el control interno al comité de auditoría, preparar todo la información relevante relacionada a nuestras actividades y a las actividades realizadas por las sociedades bajo nuestro control, revelar información relevante al público y mantener sistemas de contabilidad y registro, así como

mecanismos de control interno adecuados, preparar y presentar al consejo los estados financieros anuales e implementar los mecanismos de control internos.

Comités del Consejo de Administración

Como cualquier otra empresa pública, tenemos un comité de auditoría y uno de prácticas societarias. Los miembros de nuestros comités de auditoría y prácticas societarias deben ser independientes y designados por el Consejo de Administración, salvo por los Presidentes, quienes son elegidos por nuestros accionistas. Nuestro comité de auditoría debe preparar un reporte anual, para ser presentado al Consejo de Administración, mismo que deberá contener (i) un reporte de los mecanismos de control interno y de los procedimientos de auditoría internos así como cualquier deficiencia, (ii) la evaluación de los auditores externos, (iii) los resultados del análisis de los estados financieros, y (iv) cualquier modificación a nuestras políticas de contabilidad. El quórum para cualquier sesión del comité de auditoría es de la mayoría de sus miembros, y las resoluciones deberán ser tomadas por la mayoría.

Adicionalmente, nuestro comité de auditoría tiene como responsabilidades, entre otras, las siguientes:

- supervisar y evaluar a nuestros auditores externos, así como analizar los reportes que sean elaborados por dichos auditores externos (incluyendo su dictamen);
- analizar y supervisar la elaboración de nuestros estados financieros y recomendar al consejo de administración su aprobación;
- informar al consejo de administración la situación que guarda nuestro sistema de control interno y auditoría interna y su adecuación;
- supervisar las operaciones con partes relacionadas y las operaciones que se lleven a cabo conforme a la legislación aplicable y que representen 20% o más de nuestros activos consolidados;
- solicitar a nuestros directores o a expertos independientes la elaboración de los reportes que consideren necesarios;
- investigar e informar al consejo de administración cualquier irregularidad de la que tenga conocimiento;
- recibir y analizar recomendaciones y observaciones de los accionistas, miembros del consejo de administración, directores o cualquier tercero y tomar las medidas que considere necesarias;
- supervisar el cumplimiento por parte de nuestro director general de las instrucciones dadas por nuestro consejo de administración o accionistas;
- proporcionar el reporte anual al consejo de administración en relación con las políticas de contabilidad, su suficiencia y adecuación, así como su consistencia;
- dar su opinión al consejo de administración en relación con operaciones con partes relacionadas;
- solicitar la opinión de expertos independientes;
- convocar a asambleas de accionistas y solicitar la inclusión de asuntos en el orden del día; y
- apoyar al consejo de administración en la elaboración de los reportes anuales para la asamblea de accionistas.

Nuestro comité de prácticas societarias, debe preparar un reporte anual, para ser presentado al Consejo de Administración, mismo que deberá contener (i) la evaluación de desempeño anual de nuestro director general y directivos relevantes, (ii) los resultados de las nominaciones anuales, y (iii) un resumen de compensaciones anuales. El quórum para cualquier sesión del comité de prácticas societarias es de la mayoría de sus miembros, y las resoluciones deberán ser tomadas por la mayoría.

El comité de prácticas societarias tiene como responsabilidades, entre otras, las siguientes:

- convocar asambleas de accionistas y solicitar la inclusión de asuntos en el orden del día;
- supervisar y reportar el desempeño de nuestro director general y dar sus opiniones al consejo de administración en relación con su nombramiento, retribución integral y destitución por causas justificadas;
- supervisar y reportar el desempeño de los directivos relevantes, dar sus opiniones al consejo de administración en relación con su nombramiento, retribución integral y destitución por causas justificadas;
- presentar a la consideración del consejo de administración los nombres de las personas que, a su juicio, deban ser designadas para ocupar cargos dentro de los dos primeros niveles jerárquicos, así como su remoción;
- apoyar al consejo de administración en la elaboración de los reportes anuales para la asamblea de accionistas;
- proponer al consejo de administración la adopción, modificación o terminación de cualquier plan de incentivos para empleados;
- realizar las consultas que, en su caso, deban hacerse a expertos independientes en materia de compensaciones, desarrollo organizacional, estudios del mercado laboral y todos aquellos que se relacionen con estos temas;
- proponer los esquemas de remuneración de los primeros cuatro niveles jerárquicos;
- proponer al consejo de administración la celebración, modificación o terminación de cualquier contrato colectivo de trabajo;
- informar al consejo de administración sobre contingencias relevantes en materia laboral;
- proveer un reporte anual con consejo de administración en respecto a asuntos de prácticas societarias, nominaciones y compensaciones.

Derechos de Preferencia

De conformidad con la ley mexicana, nuestros accionistas (que sean titulares de acciones directamente o a través de CPOs) tendrán derecho de preferencia en caso de emisión de acciones excepto en los casos que se mencionan más adelante. Generalmente, en caso de emitir acciones adicionales representativas de nuestro capital social, nuestros accionistas tendrían el derecho de adquirir el número de acciones necesarias (o CPOs, sujeto a la legislación aplicable en los EUA, que representen dichas acciones y sujeto a que el Fiduciario de los CPOs tenga permitido emitir o liberar los correspondientes CPOs adicionales) para mantener el porcentaje existente de su tenencia accionaria. Los accionistas deberán ejercer su derecho de preferencia dentro del periodo establecido en la asamblea de accionistas en donde se apruebe la emisión de acciones respectiva. Este periodo deberá ser igual a por lo menos 15 días después de la publicación del aviso de emisión en el Diario Oficial de la Federación. En términos de la legislación mexicana aplicable, los accionistas no pueden renunciar anticipadamente a sus derechos de preferencia, y los derechos de preferencia no pueden estar representados en un instrumento que sea negociable de manera separada de la acción que corresponda.

Los derechos de preferencia previstos en el párrafo inmediato anterior no serán aplicables (i) en caso de acciones derivadas de fusiones, (ii) en caso de reventa de acciones mantenidas en nuestra tesorería como resultado de una recompra de acciones llevada a cabo en la BMV o de cualquier otra manera, (iii) en caso de que tenedores de nuestras acciones con derecho a voto aprueben la emisión de acciones no suscritas para efectos de una oferta pública en una asamblea extraordinaria de accionistas convocada para tales efectos, en el entendido de que los requisitos

contemplados en el Artículo 53 de la Ley del Mercado de Valores hayan sido satisfechos, y (iv) respecto a acciones emitidas para conversión de cualesquier valores convertibles.

En caso de emitir nuevas acciones Serie A para su pago en efectivo, de conformidad con nuestros estatutos sociales y el Fideicomiso de CPOs, los tenedores extranjeros de CPOs (directamente o a través de ADSs) no podrán ejercer su derecho de preferencia, a menos que instruyamos al Fiduciario de los CPOs emitir CPOs adicionales (en la medida de lo posible), para permitir a los tenedores extranjeros de CPOs ejercer su derecho de preferencia mediante la compra y tenencia de acciones Serie A recién emitidas a través de CPOs, aunque esperamos tomar medidas necesarias para mantener suficientes CPOs disponibles para permitir a tenedores extranjeros de CPOs ejercer su derecho de preferencia con respecto a las acciones Serie A subyacentes, no podemos garantizar que podremos llevar a cabo lo anterior, particularmente porque se requiere de aprobaciones regulatorias en México para la emisión de CPOs adicionales. Los tenedores de acciones Serie A de nacionalidad mexicana podrán ejercer su derecho de preferencia en caso de emitir nuevas acciones Serie A. Los tenedores extranjeros de CPOs podrán sufrir dilución en caso de que emitamos nuevas acciones Serie A a cambio de efectivo y no haya CPOs disponibles que amparen dichas acciones Serie A adicionales.

Dividendos

Nuestro consejo de administración tiene la obligación de presentar nuestros estados financieros del ejercicio social anterior, propuestos y preparados por nuestro director general y complementados por el reporte de nuestro consejo de administración, a la asamblea anual general ordinaria de accionistas para su aprobación. Una vez que los accionistas aprueben nuestros estados financieros, éstos están obligados a determinar la forma en que se aplicarán las utilidades netas del ejercicio social anterior. De conformidad con la ley mexicana y nuestros estatutos sociales, antes de distribuir cualquier dividendo, el 5% de nuestras utilidades netas deberán separarse para constituir el fondo de reserva legal, hasta que el importe de dicha reserva legal sea equivalente al 20% de nuestro capital social suscrito y pagado. Se podrán designar cantidades adicionales para constituir otros fondos de reserva según sea determinado por los accionistas, incluyendo una reserva para la adquisición de acciones propias. El saldo restante, en su caso, constituirá las utilidades distribuibles como dividendos.

Amortización de acciones

De conformidad con nuestros estatutos sociales, las acciones que representan nuestro capital social están sujetas a amortización en relación con (i) una reducción del capital social o (ii) una amortización de utilidades distribuibles; las cuales, en cualquiera de ambos casos, deberán ser aprobadas por nuestros accionistas. En caso de disminución del capital social, la amortización de acciones se hará en forma proporcional entre todos los accionistas, pero en ningún caso, el precio de amortización será menor al valor en libro de dichas acciones, según sea determinado de conformidad con nuestro último estado de posición financiera, aprobado en asamblea general ordinaria de accionistas o mediante una oferta pública en la BMV, al precio de mercado prevaleciente, de conformidad con la Ley General de Sociedades Mercantiles, la Ley del Mercado de Valores y nuestros estatutos sociales.

Disolución o liquidación

En caso de disolución o liquidación de nuestra sociedad, los accionistas designarán a uno o más liquidadores en una asamblea general extraordinaria de accionistas para concluir nuestros asuntos. Todas las acciones totalmente suscritas y pagadas tendrán derecho a participar de manera equitativa en la distribución de la liquidación correspondiente.

Ciertas Protecciones para Accionistas Minoritarios

De conformidad con la Ley del Mercado de Valores y la Ley General de Sociedades Mercantiles, nuestros estatutos sociales incluyen diversas disposiciones para proteger a los accionistas minoritarios. Dichas disposiciones incluyen protecciones a los accionistas minoritarios que permiten:

- A los tenedores de al menos el 10% de nuestras acciones en circulación:

- solicitar la convocatoria a una asamblea de accionistas;
- solicitar que las resoluciones relacionadas con un asunto respecto del cual no fueron suficientemente informados se pospongan; y
- designar a un miembro de nuestro consejo de administración y a un consejero suplente de dicho consejo de administración.

- A los tenedores de cuando menos el 20% de nuestras acciones en circulación, oponerse a cualquier resolución adoptada en una asamblea de accionistas y solicitar una declaración judicial para suspender dicha resolución, dentro de los 15 días siguientes a la fecha en que se levante la asamblea en la cual se adoptó la resolución correspondiente, siempre y cuando (i) la resolución objetada incumpla con las leyes mexicanas o nuestros estatutos sociales, (ii) los accionistas oponentes, no hayan asistido a la respectiva asamblea de accionistas, o no hayan votado a favor de la resolución objetada y (iii) los accionistas oponentes presten fianza ante el tribunal correspondiente para garantizar el pago de cualquier daño que pudiéramos sufrir como resultado de la suspensión de la resolución, en caso de que el tribunal resuelva en contra del accionista oponente; y

- A los tenedores de cuando menos el 5% de nuestras acciones en circulación, poder iniciar una demanda en contra de algunos o la totalidad de los miembros del consejo de administración, por incumplimiento a su deber de cuidado o a su deber de lealtad para beneficio de Volaris, por un monto equivalente a los daños y perjuicios causados por lo anterior. Las acciones iniciadas por causa de dichos motivos tendrán una caducidad de cinco años.

Otras disposiciones

Disposiciones en materia de Inversión Extranjera

La Ley de Inversión Extranjera limita la propiedad de nuestras acciones por inversionistas extranjeros hasta un 49% del capital social que no esté representado por CPOs, nuestros estatutos sociales modificados establecen que únicamente los inversionistas mexicanos podrán adquirir acciones Serie A directamente. Los inversionistas extranjeros podrán adquirir nuestras acciones Serie B directamente. Según lo previsto en la legislación mexicana, nuestros estatutos sociales contemplan que en caso de que un inversionista extranjero adquiera un interés o participación directa en acciones Serie A representativas de nuestro capital social en cualquier momento, dichas acciones Serie A serán pérdidas a favor del gobierno mexicano. La Ley de Inversión Extranjera permite a extranjeros ser propietarios de nuestras acciones Serie A de manera indirecta a través de instrumentos neutros como los CPOs.

Duración

De conformidad con los estatutos sociales de Volaris nuestra duración es indefinida.

Adquisición de Acciones Propias

Podremos adquirir nuestras propias acciones (o CPOs que representen dichas acciones) a través de la BMV al precio de mercado prevaleciente al momento de la adquisición. Los derechos económicos y de voto correspondientes a las acciones propias adquiridas no serán ejercidos durante el periodo en que seamos propietarios de dichas acciones, y las acciones no se considerarán en circulación para efectos del cálculo de quórum y voto en cualquier asamblea de accionistas. No estaremos obligados a crear una reserva especial para efectos de la adquisición de acciones propias, ni a obtener la aprobación de nuestro consejo de administración para realizar dicha adquisición de acciones propias. Sin embargo, el monto máximo que puede ser utilizado para la adquisición de acciones propias deberá ser aprobado por nuestros accionistas, y nuestro consejo de administración deberá designar a una o varias personas autorizadas para realizar dicha adquisición de acciones propias. Cualquier adquisición de acciones propias estará sujeta a las disposiciones legales aplicables, incluyendo la Ley del Mercado de Valores, y deberá efectuarse, registrarse y revelarse en la forma especificada por la CNBV. En el supuesto en que quisiéramos adquirir acciones propias que representen más del 1% del capital social en circulación en una misma operación, debemos informar al público inversionista de dicha intención por lo menos 10 minutos antes de someter nuestra oferta.

En el supuesto que quisiéramos adquirir acciones propias que representen el 3% o más del capital social en circulación durante cualquier periodo de 20 días de operaciones, debemos hacer una oferta pública de compra respecto de dichas acciones.

El 21 de abril de 2023, nuestros accionistas aprobaron el establecimiento de un programa de recompra (el "Programa de Recompra") de nuestras acciones, de conformidad con los términos establecidos en el artículo 56 de la LMV y las disposiciones aplicables de las Disposiciones de Carácter General Aplicables a las Emisoras de Valores y a Otros Participantes del Mercado de Valores, así como el desarrollo de los términos y condiciones del Programa de Recompra.

Asimismo, nuestro consejo de administración recibió la facultad de desarrollar los términos y condiciones del Programa de Recompra, considerando el artículo 56 de la LMV, nuestros requerimientos de capital y cualquier otro factor que considere crucial. Sin embargo, no podremos destinar recursos ni capital al programa hasta que cumpla con los requisitos establecidos en el Artículo 56 de la LMV y demás disposiciones aplicables. En el entendido de que el monto máximo de recursos o capital destinado a la adquisición de nuestras acciones será hasta un monto equivalente al 5% de nuestro capital social, con un límite de US$100,000,000.00 Además, el monto de recursos o capital destinado a tales fines deberá ser aprobado, en todo caso, por la asamblea general ordinaria de accionistas para cada ejercicio social, y dicha aprobación deberá realizarse de conformidad con el artículo 56 de la LMV.

Adquisición de Acciones por Nuestras Subsidiarias

Nuestras subsidiarias u otras entidades controladas por nosotros no podrán adquirir, directa o indirectamente, acciones representativas de nuestro capital social o acciones de sociedades o entidades que sean nuestros accionistas.

Conflictos de interés

De conformidad con la ley mexicana, cualquier accionista que tenga un interés contrario al nuestro, deberá abstenerse de discutir y votar el asunto respectivo. Si dicho accionista vota en una operación en donde su interés entre en conflicto con nuestros intereses, podrá ser responsable del pago de daños y perjuicios, pero únicamente si dicha operación no hubiese sido aprobada sin el voto de dicho accionista.

Un miembro del consejo de administración que tenga un interés opuesto al nuestro deberá revelar dicho interés opuesto y abstenerse de toda deliberación o voto en relación con el asunto respectivo. El incumplimiento por cualquier miembro del consejo de administración de dichas obligaciones podría resultar en que dicho consejero sea responsable del pago de daños y perjuicios.

Jurisdicción Exclusiva

Nuestros estatutos sociales establecen que cualquier controversia entre los accionistas y nosotros, o entre nuestros accionistas por cualquier asunto relacionado con nosotros se someterá a la jurisdicción de los tribunales competentes de la Ciudad de México, México.

Derechos de Separación

En el momento en que nuestros accionistas aprueben un cambio en nuestro objeto social, un cambio en nuestra nacionalidad, o la transformación de un régimen social a otro, el accionista con derecho a voto que vote en contra de cualquiera de los asuntos aprobados tendrá el derecho de separarse y recibir el valor en libros por sus acciones como se establezca en el último estado financiero aprobado por nuestros accionistas, en el entendido de que los accionistas deberán ejercer este derecho dentro de los 15 días siguientes a la asamblea en la que el asunto de que

se trate fue aprobado. Ya que los tenedores de CPOs no tienen derecho a voto, los derechos de separación no estarán disponibles para dichos tenedores extranjeros.

Cancelación del Registro ante el Registro Nacional de Valores

De conformidad con nuestros estatutos sociales, y conforme a lo que establece la Ley del Mercado de Valores, debemos hacer una oferta pública para la adquisición de las acciones propiedad de los accionistas minoritarios en caso de que el registro de nuestras acciones Serie A o CPOs ante el Registro Nacional de Valores sea cancelado, ya sea como resultado de nuestra determinación o por una orden de la CNBV. Nuestros accionistas que tengan el control serán subsidiariamente responsables por el cumplimiento de estas obligaciones. Se considera que un accionista tiene el control cuando es titular de la mayoría de las acciones con derecho a voto, si tiene la capacidad de controlar el resultado de las decisiones adoptadas en asamblea de accionistas o sesión de consejo de administración, o tiene la capacidad de designar a la mayoría de los miembros de nuestro consejo de administración. El precio al que dichas acciones deberán ser adquiridas será el que resulte mayor entre:

- el precio promedio de cotización en la BMV durante los 30 días anteriores a la fecha de la oferta, o
- el valor en libros, según se encuentre reflejado en el reporte presentado a la CNBV y a la BMV.

Si la cancelación de nuestro listado es solicitada por la CNBV, la oferta deberá hacerse dentro de los 180 días a partir de la fecha de la solicitud. Si la cancelación es iniciada por nosotros, de conformidad con la Ley del Mercado de Valores, la cancelación deberá ser aprobada por el 95% de nuestros accionistas.

Nuestro consejo de administración deberá determinar la equidad del precio de la oferta, tomando en consideración el interés de los accionistas minoritarios, y revelará su opinión dentro de los 10 días hábiles siguientes al inicio de la oferta.

La resolución del consejo de administración deberá estar acompañada de la opinión de equidad emitida por un experto seleccionado por nuestro comité de auditoría. Los consejeros y ejecutivos de primer nivel deben revelar si desean o no vender sus acciones en relación con la oferta.

Descripción de los CPOs y el Fideicomiso de CPOs

Panorama General

De conformidad con nuestros estatutos y la legislación mexicana, los inversionistas extranjeros no pueden ser titulares de forma directa de acciones Serie A. Sin embargo, la ley permite que inversionistas extranjeros adquieran nuestras acciones de forma indirecta a través de acciones o valores “neutros”. En virtud de que el Fideicomiso de CPOs constituye una inversión neutra de conformidad con la Ley de Inversión Extranjera, los inversionistas extranjeros podrán adquirir indirectamente nuestras acciones. Sin embargo, ninguno de los tenedores de CPOs tendrá derechos de voto y no podrán instruir al Fiduciario de los CPOs que vote las acciones Serie A amparadas por los CPOs.

De conformidad con la legislación mexicana, los CPOs son títulos de crédito que deben de ser emitidos por una institución de crédito mexicana actuando como Fiduciaria. Cada CPO ampara una acción Serie A. El Fideicomiso de CPOs tiene una vigencia máxima de 50 años. Al vencimiento de dicho plazo, el Fideicomiso de CPOs se prorrogará o se dará por terminado de acuerdo con sus términos, o será sustituido por un nuevo fideicomiso de CPOs. En caso de que el Fideicomiso de CPOs se termine, los tenedores de CPOs que sean inversionistas extranjeros, no tendrán derecho a mantener las acciones Serie A amparadas por los CPOs de forma directa y deberán llevar a cabo la venta de dichas acciones a personas físicas o sociedades mexicanas.

En su carácter de Fiduciario de los CPOs, Nacional Financiera, Sociedad Nacional de Crédito, Institución de Banca de Desarrollo, Dirección Fiduciaria, emitirá los CPOs al amparo de los siguientes documentos:

- el Fideicomiso de CPOs; y

- el acta de emisión, en virtud de la cual el Fiduciario de los CPOs emitirá CPOs al amparo del Fideicomiso de CPOs y del acta de emisión de los CPOs.

De conformidad con la legislación mexicana requerimos obtener la autorización de la Secretaría de Economía para constituir y celebrar el Fideicomiso de CPOs. Hemos obtenido autorización por parte de la Secretaría de Economía para que nuestro capital social se encuentre representado hasta en un 90% por CPOs. Los tenedores extranjeros de CPOs no podrán instruir al Fiduciario de los CPOs la forma de votar las acciones Serie A amparadas por los CPOs. En todos los asuntos, el Fiduciario de los CPOs votará las acciones de Serie A amparadas por los CPOs de conformidad con los términos del Fideicomiso de CPOs, el cual requiere que el Fiduciario de los CPOs vote las acciones Serie A correspondientes en el mismo sentido que la mayoría de las acciones Serie A en circulación que sean votadas en la asamblea respectiva.

Inscripción y autorización

Hemos obtenido autorización por parte de la Secretaría de Economía para que nuestro capital social se encuentre representado hasta en un 90% por CPOs y que los mismos sean considerados como inversión neutra para efectos de la Ley de Inversión Extranjera.

Depósito y retiro de las Acciones

Las acciones Serie A amparadas por los CPOs serán votadas por el Fiduciario de los CPOs en el mismo sentido en que la mayoría de las acciones Serie A sean votadas en la asamblea de accionistas correspondiente.

Inversionistas que adquieran CPOs (a través de ADSs) no recibirán certificados físicos que representen los CPOs. Sin embargo, los tenedores de CPOs pueden solicitar un certificado de su custodio junto con una certificación de Indeval, en la que se evidencie su tenencia de CPOs. En relación con la emisión de ADSs, la titularidad de los CPOs que amparen ADSs será evidenciada mediante el registro en libros en Indeval por Banco Inbursa, como custodio del depositario en México.

Los tenedores extranjeros de CPOs no podrán mantener acciones Serie A directamente, pero podrán transferir dichos CPOs a inversionistas mexicanos quienes automáticamente se volverán tenedores de las acciones Serie A en el momento de la adquisición. Los tenedores extranjeros de los ADSs podrán mantener los CPOs que amparan los ADS directamente, pero no podrán mantener las acciones Serie A que amparan los CPOs; en el entendido, sin embargo, que los tenedores extranjeros podrán ser beneficiarios de las acciones Serie A solamente en caso de que el Fideicomiso de CPOs se termine.

En la fecha de terminación del Fideicomiso de CPOs, los tenedores de CPOs estarán obligados a causar la venta de las acciones Serie A amparadas por los CPOs, constituir un nuevo Fideicomiso similar al Fideicomiso de CPOs actual para depositar las acciones Serie A amparadas por los CPOs o prorrogar el plazo del Fideicomiso de CPOs, a fin de cumplir con las disposiciones previstas en nuestros estatutos sociales y en materia de inversión extranjera conforme a la legislación mexicana.

Registro y Transmisión

Los CPOs únicamente podrán ser detentados a través de registro en libros. Los CPOs podrán estar inscritos mediante el sistema de registro en libros por instituciones que mantengan una cuenta con el Indeval, un depositario de valores que actúe como depositario, custodio y agente de transferencias y registros de operaciones conducidas en la BMV, eliminando la necesidad de realizar transferencias físicas de los valores. Las casas de bolsa, bancos y otras instituciones y entidades financieras autorizadas pueden mantener cuentas con el Indeval.

Dividendos y Otras Distribuciones

En caso de que decretemos y paguemos dividendos u otras distribuciones sobre nuestras acciones Serie A, los tenedores de CPOs tendrán derecho de recibir dichos dividendos o distribuciones en proporción al número de acciones Serie A amparadas por sus CPOs. Los tenedores de CPOs también tendrán, en su caso, derecho de recibir una parte

proporcional de los recursos derivados de la venta de las acciones Serie A amparadas por sus CPOs en caso de terminación del Fideicomiso de CPOs. De conformidad con la legislación mexicana, los dividendos pagados y recibidos en pesos por el Fiduciario de los CPOs, podrán ser pagados al depositario y convertidos a dólares para su distribución. Así mismo, cualesquier dividendos u otras distribuciones del Fideicomiso de CPOs que los tenedores de CPOs no reciban o reclamen dentro de los tres años se convertirán en propiedad de la Secretaría de Salud.

Dividendos en Efectivo. El Fiduciario de los CPOs distribuirá los dividendos y demás distribuciones en efectivo que reciba en relación con las acciones Serie A, incluyendo aquellos representados por ADSs, entre los tenedores de CPOs, en la misma divisa en que los haya recibido. En el caso de CPOs, el Fiduciario de los CPOs distribuirá los dividendos en efectivo y cualesquiera otras distribuciones en efectivo a los custodios que actúen a nombre de los tenedores de los CPOs. Los dividendos en efectivo y cualesquiera otras distribuciones en efectivo de las acciones amparadas por CPOs serán distribuidos a los tenedores de CPOs en dólares de conformidad con el contrato de depósito respectivo, en la medida en que los dividendos recibidos en pesos puedan ser convertidos a dólares; si no se puede llevar a cabo la conversión respectiva, el depositario distribuirá dichos dividendos en pesos o de cualquier otra forma prevista en la legislación mexicana.

Dividendos en Acciones. En el supuesto en que paguemos dividendos consistentes en acciones Serie A, dichas acciones se afectarán al fideicomiso de CPOs y el Fiduciario de los CPOs distribuirá CPOs adicionales en proporción a los CPOs mantenidos por los tenedores de CPOs, incluyendo aquellos representados por ADSs.

En caso de que el acta de emisión no nos permita que se emitan CPOs adicionales en una cantidad suficiente para representar las acciones Serie A que se paguen como dividendo, tendríamos que modificar el acta de emisión o celebrar una nueva acta para emitir CPOs adicionales necesarios para amparar las acciones Serie A emitidas como dividendo. En el supuesto en que el Fiduciario de los CPOs reciba alguna distribución que no consista en efectivo o acciones Serie A adicionales, llevará a cabo su distribución de conformidad con las instrucciones de su comité técnico.

Derechos de preferencia

De conformidad con la legislación mexicana, nuestros accionistas generalmente tendrán derechos de preferencia. Ver “Descripción del Capital Social – Derechos de Preferencia”. En el supuesto de que ofrezcamos a nuestros accionistas el derecho de suscribir acciones Serie A adicionales, el Fiduciario de los CPOs deberá hacer extensivos dichos derechos a los tenedores de CPOs. Afectaremos las nuevas acciones Serie A al fideicomiso de CPOs, y el Fiduciario de los CPOs entregará CPOs adicionales a aquellos tenedores de CPOs que ejerza sus derechos de preferencia. En caso de que el acta de emisión no nos permita que se emitan CPOs adicionales en una cantidad suficiente para representar las acciones Serie A suscritas y pagadas como resultado del ejercicio de derechos de preferencia, tendríamos que modificar el acta de emisión o celebrar una nueva acta emisión para permitir al Fiduciario del fideicomiso de los CPOs la emisión de dichos CPOs adicionales necesarios para amparar las acciones Serie A suscritas y pagadas como resultado del ejercicio de derechos de preferencia.

El Fiduciario de los CPOs solamente otorgará derechos de preferencia a los tenedores de CPOs si dichos derechos de preferencia son legales y válidos en el país de residencia de los tenedores de CPOs. La venta de acciones Serie A adicionales amparadas por CPOs requerirá inscripción de conformidad con la Ley de Valores o una exención al mismo.

De conformidad con la legislación mexicana, los derechos de preferencia no pueden ser vendidos de forma separada de las acciones. En virtud de lo anterior, en caso de que el Fiduciario de los CPOs no pueda otorgar derechos de preferencia o efectivamente tenga prohibido disponer de derechos de preferencia, los tenedores de dichos derechos no recibirán el valor de los mismos y su participación en el capital puede verse diluida.

En caso de que emitamos nuevas acciones Serie A en efectivo, de conformidad con nuestros estatutos y el Fideicomiso de CPOs, los tenedores extranjeros de CPOs y ADSs no podrán ejercer sus derechos de preferencia asociados con las acciones Serie A que amparen dichos CPOs, a menos que un número suficiente de CPOs se encuentre disponible para ser liberados en términos de nuestra acta de emisión o a menos que instruyamos al Fiduciario de los CPOs que emita CPOs adicionales (en la medida de lo posible), mediante la modificación del acta de emisión existente o la celebración de una nueva acta de emisión para permitir a los tenedores extranjeros de los CPOs o ADSs ejercer sus derechos de preferencia mediante la compra y suscripción de nuevas acciones Serie A a través de

CPOs. Aunque esperamos tomar las medidas necesarias para mantener suficientes CPOs adicionales para permitir a los tenedores extranjeros de CPOs o ADSs ejercer sus derechos de preferencia, no podemos asegurar que podremos llevarlo a cabo, particularmente porque ciertas autorizaciones gubernamentales en México son requeridas para la emisión de CPOs. En la medida que los derechos de preferencia sean extendidos a los tenedores de los CPOs y cualquiera de dichos tenedores ejerce dichos derechos, afectaremos las acciones Serie A adicionales al Fideicomiso de CPOs, y el Fiduciario de los CPOs deberá liberar CPOs adicionales a cada tenedor de CPOs que ejerza sus derechos de preferencia.

Cambios que Afecten a los CPOs

De conformidad con el Fideicomiso de CPOs, el Fiduciario de los CPOs, conforme a las instrucciones que le proporcione el comité técnico, deberá liberar CPOs adicionales, o bien, solicitará la entrega de los CPOs que se encuentren en circulación para su canje por nuevos CPOs en los siguientes supuestos:

- cualquier “split” o consolidación de nuestras acciones Serie A;
- cualquier capitalización que afecte, o amortización de nuestras acciones Serie A;
- cualquier otra reestructuración o reclasificación de las acciones Serie A; o
- cualquier fusión, reestructura o escisión.

El Fiduciario de los CPOs, de conformidad con las instrucciones que le proporcione el comité técnico, decidirá si es necesaria cualquier modificación o ajuste al Fideicomiso de CPOs y a las actas de emisión, en caso de que resulte necesario. En el supuesto en que el acta de emisión no nos permita liberar CPOs adicionales en una cantidad suficiente para que amparen acciones Serie A necesarias para reflejar las operaciones corporativas que se describen anteriormente, necesitaremos modificar el acta de emisión o celebrar una nueva que nos permita la emisión del número de CPOs necesarios para amparar las acciones Serie A que reflejen cualquiera de dichas operaciones. En el supuesto en que llevemos a cabo una reestructura de nuestro capital de manera tal que la nueva estructura no sea consistente con el Fideicomiso de CPOs, el Fiduciario de los CPOs, de conformidad con las instrucciones que le proporcione el comité técnico del Fideicomiso de CPOs, decidirá la manera en que deba modificarse el fideicomiso de CPOs para reflejar dicha reestructura. En el supuesto en que decretemos una amortización de acciones Serie A afectas al fideicomiso de CPOs, el Fiduciario de los CPOs, cumplirá con las instrucciones que le proporcione el comité técnico del Fideicomiso de CPOs, y de conformidad con la legislación aplicable, determinará los CPOs a ser amortizados por un número equivalente al número de acciones Serie A afectas al fideicomiso que vayan a ser amortizadas. El Fiduciario de los CPOs pagará a los tenedores de los CPOs amortizados la parte proporcional del precio de amortización que les corresponda.

Derechos de Voto de las Acciones Serie A

Los tenedores de CPOs no podrán ejercer derecho de voto alguno en relación con las acciones Serie A mantenidas por el Fiduciario de los CPOs. Los derechos de voto atribuibles a las acciones Serie A amparadas por los CPOs deberán ser ejercidos únicamente por el Fiduciario de los CPOs.

En relación con cualquier asunto que se resuelva durante una asamblea general ordinaria o extraordinaria de accionistas, el Fiduciario de los CPOs votará dichas acciones Serie A amparadas por dichos CPOs en el mismo sentido en que se voten la mayoría de las acciones Serie A en dicha asamblea.

Administración del Fideicomiso de CPOs

El Fiduciario de los CPOs administrará el Fideicomiso de CPOs de conformidad con las instrucciones que le proporcione el comité técnico. El comité técnico del fideicomiso CPO se integra de tres miembros: dos de los cuales son nombrados por nosotros y uno es nombrado por el comité representante de los tenedores de CPOs. Las acciones tomadas por el comité técnico deberán ser aprobadas por el voto afirmativo de la mayoría de los miembros del comité técnico. El comité técnico también podrá adoptar resoluciones fuera de sesión, siempre que dichas resoluciones se

adopten por el consentimiento unánime de la totalidad de sus miembros. Entre otras cuestiones, el comité técnico está facultado para instruir al Fiduciario de los CPOs para que incremente el número máximo de CPOs, designe a un apoderado para votar las acciones Serie A afectas al Fideicomiso de los CPOs, suscriba y pague acciones emitidas, y resuelva las cuestiones que no estén previstas en el fideicomiso de CPOs.

Representante Común. Designaremos a Banco Invex, S.A. Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero, como representante común de los tenedores de CPOs. Las obligaciones del representante común incluyen, entre otras:

- verificar el debido cumplimiento de los términos del Fideicomiso de CPOs;
- verificar la existencia de las acciones Serie A afectas al fideicomiso de CPOs;
- autentificar con su firma los títulos representativos de los CPOs;
- ejercer los derechos de los tenedores de CPOs en relación con el pago de cualquier dividendo al que tengan derecho;
- realizar cualquier acto necesario para proteger los derechos o recursos correspondientes a los tenedores de CPOs;
- convocar y presidir las asambleas generales de tenedores de CPOs; y
- ejecutar las resoluciones adoptadas por las asambleas generales de tenedores de CPOs.

El representante común podrá solicitar al Fiduciario de los CPOs toda la información que estime necesaria para cumplir con sus obligaciones. Los tenedores de CPOs, reunidos en asamblea general, podrán revocar el nombramiento del representante común, nombrar a un nuevo representante común que lo sustituya, e instruir al representante común que realice ciertos actos en relación con el fideicomiso de CPOs.

Asambleas Generales de Tenedores de CPOs. Cualquier tenedor o grupo de tenedores que represente cuando menos el 10% de los CPOs podrá solicitar al representante común la convocatoria de una asamblea general de tenedores de CPOs. La solicitud correspondiente deberá incluir el orden del día para la asamblea. Al menos 10 días antes de la asamblea correspondiente, el representante común, deberá publicar las convocatorias para las asambleas generales de tenedores de CPOs en el Diario Oficial de la Federación y en uno de los periódicos de mayor circulación en nuestro domicilio. La convocatoria deberá incluir el orden del día.

Para tener derecho de asistir a las asambleas generales de tenedores de CPOs, los tenedores de CPOs deberán solicitar a Indeval la expedición de una constancia de depósito de sus CPOs una constancia del custodio respectivo con cuando menos dos días de anticipación a la fecha de la asamblea.

En las asambleas generales de tenedores de CPOs, los tenedores de CPOs tendrán el derecho a un voto. Las resoluciones de las asambleas generales de tenedores de CPOs serán válidas cuando se tomen por el voto favorable de la mayoría de los CPOs representados en la asamblea. Existen requisitos de quórum para las asambleas generales de tenedores de CPOs. Para que una asamblea general de tenedores de CPOs se considere legalmente instalada en virtud de primera convocatoria, deberán estar representados por lo menos la mayoría de los CPOs en circulación. Si no se reúne dicho quórum en virtud de primera convocatoria, podrá convocarse una nueva asamblea y la misma se considerará legalmente instalada cualquiera que sea el número de CPOs representados. Las resoluciones debidamente adoptadas por la asamblea general de tenedores de CPOs obligan a todos los tenedores de CPOs, incluyendo a los ausentes y disidentes.

Algunos asuntos especiales deben ser resueltos por los tenedores de los CPOs en asamblea especial. Estos asuntos incluyen el nombramiento y remoción del representante común, consentir u otorgar dispensas, así como la modificación del acta de emisión. En estas asambleas especiales, deberán estar representados cuando menos el 75% de los CPOs en circulación en la primera convocatoria a efecto de constituir quórum y sus resoluciones serán válidas

cuando se tomen por el voto favorable de la mayoría de los tenedores de CPOs que tengan derecho de voto en dicha asamblea. Si no se reúne dicho quórum en virtud de la primera convocatoria, podrá convocarse una nueva asamblea. Dicha asamblea se considerará legalmente instalada cualquiera que sea el número de CPOs representados y sus resoluciones serán válidas cuando se tomen por el voto favorable de la mayoría de los CPOs representados.

Ejercicio de los Derechos de los Tenedores de los CPOs

Sujeto a ciertas limitaciones, los tenedores de CPOs podrán ejercer individual y directamente ciertos derechos mediante la presentación de una demanda ante un tribunal competente. Dichos derechos incluyen:

- el derecho de exigir al Fiduciario de los CPOs la distribución de los dividendos u otras distribuciones recibidas por el mismo;
- el derecho de exigir al representante común que haga valer y proteja los derechos de los tenedores de CPOs; y
- el derecho de presentar una demanda de responsabilidad civil en contra del representante común en caso de que el mismo actúe de manera dolosa.

Las controversias serán sometidas a los tribunales de la Ciudad de México. Todas las partes del Fideicomiso de CPOs, incluyen los tenedores de los CPOs, de forma expresa renuncia al fuero de cualesquiera otros tribunales.

Cualquier extranjero que sea tenedor de CPOs ha acordado no invocar la protección de su gobierno. En caso de que cualquier extranjero invoque la protección de su gobierno perderá sus derechos sobre los CPOs a favor de la Nación Mexicana. En opinión de Ritch Mueller, S.C., nuestros asesores legales mexicanos, se puede considerar que un extranjero tenedor de CPOs invocó la protección de su gobierno mediante, por ejemplo, la solicitud a su gobierno de presentar una nota diplomática en contra del Gobierno Mexicano o mediante la iniciación de un procedimiento legal en la jurisdicción de su domicilio en contra del Gobierno Mexicano.

Terminación del Fideicomiso de CPOs

El Fideicomiso de CPOs y los CPOs emitidos por el Fiduciario de los CPOs vencerán a los 50 años contados a partir de la fecha de constitución del Fideicomiso de CPOs, que constituye el plazo máximo permitido por la ley. Una vez terminado el fideicomiso de CPOs, el Fiduciario de los CPOs, de conformidad con las instrucciones que le proporcione el comité técnico, (i) venderá las acciones Serie A afectas al fideicomiso de CPOs y posteriormente distribuirá los recursos a dichos tenedores, en proporción a sus respectivas tenencias, (ii) prorrogará el plazo del Fideicomiso de CPOs o (iii) constituirá un nuevo fideicomiso similar al fideicomiso de CPOs, al cual aportará la totalidad de las acciones Serie A amparadas por dichos CPOs, a fin de que los tenedores extranjeros de CPOs sean los beneficiarios de los derechos económicos de dichas acciones en proporción a sus respectivas tenencia accionaria.

Honorarios del Fiduciario de los CPOs y del Representante Común

Pagaremos los honorarios al Fiduciario de los CPOs incurridos por la administración del Fideicomiso de CPOs así como los honorarios del representante común.

Información adicional Administradores y accionistas

OTRAS PRÁCTICAS DE GOBIERNO CORPORATIVO

Estrategia y gestión de riesgos de ciberseguridad

Hemos desarrollado e implementado un programa de gestión de riesgos de ciberseguridad destinado a salvaguardar la confidencialidad, integridad y disponibilidad de nuestros sistemas e información críticos.

Nuestro enfoque de la ciberseguridad se basa en el Marco de Ciberseguridad del Instituto Nacional de Normas y Tecnología *(National Institute of Standards and Technology Cybersecurity Framework*) (NIST CSF) y en la Organización Internacional de Normalización 27005 (ISO/IEC 27005:2022). Es importante señalar que, aunque hacemos referencia a estos marcos, ello no implica una adhesión estricta a normas, especificaciones o requisitos técnicos específicos. En su lugar, utilizamos el NIST CSF y la norma ISO 27005:2022 como principios rectores para identificar, evaluar y gestionar los riesgos de ciberseguridad relevantes para nuestro negocio.

Además, nuestro programa de gestión de riesgos de ciberseguridad se integra en nuestro marco más amplio de gestión de riesgos empresariales a través de metodologías, canales de información y procesos de gobernanza compartidos.

Con nuestro programa de gestión de riesgos de ciberseguridad, varios componentes clave incluyen lo siguiente:

- Evaluaciones de riesgos: Se realizan evaluaciones para identificar y priorizar los riesgos de ciberseguridad significativos para nuestros sistemas e información críticos.
- Equipo de seguridad especializado: Un equipo de seguridad especializado supervisa los procesos de evaluación de riesgos, gestiona los controles de seguridad y orquesta las respuestas a los incidentes de ciberseguridad.
- Utilización de proveedores de servicios externos: Contratamos a proveedores de servicios externos cuando lo consideramos oportuno para ayudar a aumentar nuestras capacidades, aprovechando su experiencia para evaluar, probar o reforzar diversos aspectos de nuestros controles de seguridad.
- Formación sobre ciberseguridad: A través de iniciativas de formación, buscamos capacitar a nuestros empleados y personal de respuesta a incidentes con los conocimientos y habilidades para reconocer y responder a las amenazas cibernéticas.
- Plan de respuesta a incidentes de ciberseguridad: Nuestro plan de respuesta describe los procesos para abordar los incidentes de ciberseguridad, minimizar las interrupciones y mitigar los posibles impactos.
- Riesgo de terceros: Intentamos evaluar el riesgo y obtener compromisos contractuales relacionados con la ciberseguridad de los proveedores de servicios críticos siempre que sea posible.

Para la empresa, la gestión de los riesgos de ciberseguridad no es un mero ejercicio de cumplimiento, sino que se considera importante para nuestra ética operativa. A medida que la tecnología evoluciona y las amenazas evolucionan con ella, mantenemos nuestro compromiso de trabajar para mejorar la seguridad y la resiliencia de nuestra organización. No hemos identificado riesgos derivados de amenazas de ciberseguridad conocidas, ni siquiera como resultado de incidentes de ciberseguridad anteriores, que nos hayan afectado materialmente o que sea razonablemente probable que nos afecten materialmente, incluidas nuestras operaciones, estrategia de negocios, resultados de operaciones o situación financiera. Nos enfrentamos a ciertos riesgos continuos de amenazas de ciberseguridad que, si se materializan, es razonablemente probable que nos afecten materialmente, incluidas nuestras operaciones, estrategia de negocios, resultados de operaciones o situación financiera. Véase «Factores de riesgo - Los ciberataques u otros incidentes cibernéticos que afecten a nuestros sistemas informáticos e información confidencial podrían tener un efecto adverso en nuestro negocio, resultados de operaciones o situación financiera.

Gobernanza de la ciberseguridad

El riesgo de ciberseguridad forma parte de nuestra función general de supervisión de riesgos. El Consejo de Administración ha confiado al Comité de Auditoría la supervisión de los riesgos de ciberseguridad y otros riesgos informáticos.

El comité de auditoría supervisa la implementación de nuestro programa de gestión de riesgos de ciberseguridad, con el apoyo de nuestro Director Senior de Tecnología y Transformación y el Grupo de Trabajo de TI y Ciberseguridad. Este grupo multidisciplinario está compuesto por ejecutivos relevantes, así como por líderes clave de

los ámbitos de auditoría interna, evaluación de riesgos, planificación financiera, cumplimiento, TI y tecnología, junto con asesores externos.

Los informes trimestrales del Grupo de Trabajo de TI y Ciberseguridad proporcionan al comité de auditoría evaluaciones de nuestros riesgos de ciberseguridad e iniciativas de gestión y corrección de riesgos. Además, la dirección informa al comité de auditoría sobre incidentes significativos de ciberseguridad.

La formación continua sigue siendo una piedra angular de nuestro enfoque de gobernanza, en ese sentido, el comité de auditoría recibe sesiones informativas sobre ciberseguridad por parte de nuestro Director Senior de Tecnología y Transformación, personal de seguridad interna o expertos externos.

Las principales iniciativas estratégicas y operativas están dirigidas por nuestro Director Senior de Tecnología y Transformación, el Gerente Senior de TI, el Gerente Senior de Transformación, el Gerente Senior de Control Interno de TI y el Gerente Senior de Seguridad de TI, quienes son responsables principalmente de asesorar y administrar riesgos de ciberseguridad. Estas personas cuentan con experiencia en gestión de riesgos, seguridad de datos, diseño de controles y gestión de operaciones de ciberseguridad. Nuestro Director Senior de Tecnología y Transformación cuenta con más de 30 años de experiencia en áreas de control, gestión de riesgos y cumplimiento normativo, incluyendo los últimos cuatro años enfocados en TI, ciberseguridad y transformación digital. Nuestro Gerente Senior de TI cuenta con más de 30 años de experiencia en gestión de TI, con experiencia en infraestructura, soporte y administración de sistemas críticos. Nuestro Gerente Senior de Transformación cuenta con más de 24 años de experiencia liderando iniciativas de transformación enfocadas en procesos y necesidades de negocio. Finalmente, nuestro Gerente de Control Interno de TI cuenta con más de 24 años de experiencia en controles de TI y ciberseguridad, gestión de riesgos y cumplimiento normativo.

Además, varios miembros del equipo de ciberseguridad operativa poseen certificaciones en ISO27000, CISA, CISM, entre otras, y complementan esta experiencia con formación especializada y competencia en gestión de riesgos y ciberseguridad. Juntos, se mantienen vigilantes e informados, aprovechando la inteligencia sobre amenazas, las consultas externas y las herramientas de seguridad avanzadas para prevenir, detectar y responder a los riesgos e incidentes de ciberseguridad de forma eficaz.

Los miembros de nuestro equipo de ciberseguridad operativa son vitales para ayudar a los miembros de la administración (así como al Grupo de Trabajo de TI y Ciberseguridad) a mantenerse informados y supervisar los esfuerzos para prevenir, detectar, mitigar y remediar los riesgos e incidentes de ciberseguridad a través de diversos medios, que pueden incluir sesiones informativas del personal de seguridad interna, inteligencia sobre amenazas y otra información obtenida de fuentes gubernamentales, públicas o privadas, incluidos los consultores externos contratados por nosotros, y alertas e informes producidos por las herramientas de seguridad desplegadas en el entorno de TI.

[429000-N] Mercado de capitales

Estructura accionaria:

ESTRUCTURA ACCIONARIA

El 11 de diciembre de 2020 llevamos a cabo la liquidación de la oferta pública primaria subsecuente (follow-on) en la que ofrecimos 134,000,000 de CPOs, en forma de ADSs con un precio de EUA $11.25 por ADS en los EUA y otros países fuera de México, de conformidad con nuestra declaración de registro con la SEC. En relación con dicha emisión, los colocadores ejercieron su opción de sobreasignación de hasta 20,100,000 CPOs adicionales en la forma de ADSs completando, una emisión total de 154,100,000 CPOs en forma de ADSs.

El 22 de noviembre de 2023 los accionistas extranjeros de Volaris, concluyeron la conversión de 57,513,873 (cincuenta y siete millones quinientas trece mil ochocientas setenta y tres) acciones Serie “B” representativas del capital social por igual número de acciones Serie A, las cuales, en virtud de ser accionistas extranjeros, fueron entregadas a través de S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V., y afectadas al Fideicomiso emisor de CPOs No. 80676 constituido por Volaris con el Fiduciario. En consecuencia, ya no contamos con acciones serie B. Para mayor información ver la sección Estatutos Sociales y otros Convenios – Capital Social”.

Derivado de lo anterior, al 31 de diciembre de 2024, el capital social suscrito y pagado de Volaris asciende a la suma de EUA $248,277,681.97 (doscientos cuarenta y ocho millones doscientos setenta y siete mil seiscientos ochenta y un dólares 97/100 centavos). Las acciones representativas del capital social están divididas de la siguiente forma:

- La Clase “I” Serie “A” integrada por 24,180 (veinticuatro mil ciento ochenta) acciones ordinarias y nominativas; y
- La Clase “II” Serie “A” integrada por 1,165,952,497 (mil ciento sesenta y cinco millones novecientas cincuenta y dos mil cuatrocientas noventa y siete) acciones ordinarias y nominativas.
- La Clase “I” Serie “B” integrada por 0 (cero) acciones ordinarias y nominativas; y
- La Clase “II” Serie “B” integrada por 0 (cero) acciones ordinarias y nominativas.

Asimismo, Volaris tiene registrados títulos denominados ADSs emitidos, cada uno, con base en 10 de los referidos CPOs.

Ninguna proporción del capital ha sido pagada en especie en los últimos tres ejercicios.

El monto del capital social no ha sido reducido en los últimos tres ejercicios.

	Cierre	Máximo	Mínimo	Volumen
Año				
2020				
Primer trimestre, 2020	8.37	24.9	7.83	101,363,383

	Cierre	Máximo	Mínimo	Volumen
Segundo trimestre, 2020	12.01	14.33	7.49	114,468,949
Tercer trimestre, 2020	16.02	18.87	10.98	73,722,727
Cuarto trimestre, 2020	24.77	24.77	16.10	67,164,363
Cierre 2020	24.77	24.90	7.49	356,719,422
2021				
Primer trimestre, 2021	29.13	29.45	28.79	57,578,423
Segundo trimestre, 2021	38.18	38.5	36.99	66,183.52
Tercer trimestre, 2021	45.25	46.14	45.17	134,523,914
Cuarto trimestre, 2021	36.74	37.01	36.25	114,307,930
Cierre 2021	36.74	46.14	28.79	372,613,791
2022				
Primer trimestre, 2022	36.34	42.41	29.54	97,754,288
Segundo trimestre, 2022	20.70	38.08	19.1	139,692,848
Tercer trimestre, 2022	14.23	22.64	14.23	103,746,745
Cuarto trimestre, 2022	16.31	20.52	14.58	142,925,560
Cierre 2022	16.31	42.41	14.23	484,119,441
2023				
Primer trimestre, 2023	22.20	22.82	15.26	197,801,114
Segundo trimestre 2023	23.97	25.49	19.73	158,136,517
Tercer trimestre 2023	11.85	23.99	11.85	252,359,844
Cuarto trimestre 2023	16.00	16.20	10.27	197,836,161
Cierre 2023	16.00	25.49	10.27	806,133,636
2024				
Primer trimestre, 2024	12.14	15.34	11.51	222,340,168
Segundo trimestre 2024	11.58	15.00	11.58	238,639,275
Tercer trimestre 2024	12.43	12.94	10.19	227,103,976
Cuarto trimestre 2024	15.63	17.15	11.77	137,428,704
Cierre 2024	15.63	17.15	10.19	825,512,123
Últimos Seis Meses				
Noviembre 2024	15.55	16.69	14.75	56,606,277
Diciembre 2024	15.63	17.15	15.48	29,663,397
Enero 2025	17.55	18.16	15.43	37,941,140
Febrero 2025	13.32	17.26	13.03	55,971,941
Marzo 2025	10.88	13.23	10.66	125,072,979
Abril 2025 (hasta el 29 de abril de 2025)	7.15	10.84	7.15	156,241,287

Fuente: Bloomberg

Al 29 de abril de 2025, el último precio de venta reportado de las Acciones en la Bolsa Mexicana de Valores fue de 7.15 por acción.

La siguiente tabla muestra los precios de cotización máximos y mínimos del ADS en el Mercado de Valores de Nueva York (New York Stock Exchange):

	Cierre	Máximo	Mínimo	Volumen
Año				
2020				
Primer trimestre, 2020	3.43	13.34	3.2	30,713,208
Segundo trimestre, 2020	5.28	6.67	3.03	36,483,524
Tercer trimestre, 2020	7.21	8.75	4.85	20,106,998
Cuarto trimestre, 2020	12.42	12.42	7.52	33,844,275
Cierre 2020	12.42	13.34	3.03	121,148,005
2021				
Primer trimestre, 2021	14.26	14.43	14.13	31,838,410
Segundo trimestre, 2021	19.21	19.43	18.68	38,284,662
Tercer trimestre, 2021	21.81	22.41	21.78	46,614,315
Cuarto trimestre, 2021	17.97	18.10	17.70	40,782,425
Cierre 2021	17.97	18.10	34.13	157,519,812
2022				
Primer trimestre, 2022	18.19	20.86	13.69	42,135,010
Segundo trimestre, 2022	10.27	19.14	9.29	33,994,253
Tercer trimestre, 2022	6.99	11.36	6.99	42,354,003
Cuarto trimestre, 2022	8.36	10.59	7.16	31,144,113
Cierre 2022	8.36	20.86	6.99	149,627,379
2023				
Primer trimestre, 2023	12.44	12.44	7.78	24,341,041
Segundo trimestre, 2023	13.95	14.99	10.80	18,137,602
Tercer trimestre, 2023	6.79	14.18	6.79	33,420,368
Cuarto trimestre, 2023	9.38	9.60	5.71	44,816,369
Cierre 2023	9.38	14.99	5.71	120,715,380
2024				
Primer trimestre, 2024	7.42	9.14	6.83	28,069,389
Segundo trimestre, 2024	6.36	8.78	6.35	32,932,321
Tercer trimestre, 2024	6.33	6.81	5.37	49,836,557
Cuarto trimestre, 2024	7.44	8.52	6.09	46,374,384
Cierre 2024	7.44	9.14	5.37	157,212,651
Últimos Seis Meses				
Noviembre 2024	7.70	8.26	7.32	19,570,349
Diciembre 2024	7.44	8.52	7.43	9,860,903
Enero 2025	8.49	8.93	7.40	10,130,916
Febrero 2025	6.48	8.45	6.35	13,157,924
Marzo 2025	5.22	6.40	5.22	20,615,921
Abril 2025 (hasta el 29 de abril de 2025)	3.59	5.25	3.59	35,939,997

Fuente: Bloomberg

Al 29 de abril de 2025, el último precio de venta reportado de las Acciones en The New York Stock Exchange fue de 3.59 por ADS.

Comportamiento de la acción en el mercado de valores:

COMPORTAMIENTO DE LA ACCIÓN EN EL MERCADO DE VALORES

Desde septiembre de 2013, las Acciones han cotizado en la BMV, y los ADS, en el Mercado de Valores de Nueva York (New York Stock Exchange). En septiembre de 2013, Volaris designó a The Bank of New York Mellon como depositario de los ADSs de conformidad con un contrato de depósito.

Denominación de cada formador de mercado que haya prestado sus servicios durante el año inmediato anterior

FORMADOR DE MERCADO

- **Denominación:**

Casa de Bolsa Santander, S.A. de C.V.

Identificación de los valores con los que operó el formador de mercado

VALORES CON LOS QUE OPERÓ

1. Clave de cotización: VOLAR
2. Emisora: Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V.
3. Serie: A
4. Tipo de valor: Acciones
5. ISIN: MX01VO000009

Inicio de vigencia, prórroga o renovación del contrato con el formador de mercado, duración del mismo y, en su caso, la terminación o rescisión de las contrataciones correspondientes

INICIO DE LA VIGENCIA CON EL FORMADOR DEL MERCADO Y DURACIÓN

Con fecha 28 de marzo de 2025 la Emisora celebró con Casa de Bolsa Santander S.A. de C.V. un contrato para la prestación de servicios de formador de mercado, cuya vigencia es hasta el día 28 de marzo de 2026, con las siguientes condiciones:

- Mantener una presencia operativa continua sobre los valores, mediante el ingreso y mantenimiento de posturas de compra y de venta, durante cada sesión de remate del mercado de capitales administrado por la BMV en tanto el contrato se encuentre en vigor y de acuerdo con lo establecido en el manual de BMV.
- Tener una permanencia en los corros de la BMV del 80%, durante cada sesión de remate.
- El volumen mínimo de las posturas será de 10,000 títulos, y
- Establecer posturas de compra y de venta con un diferencial (spread) máximo de hasta el 2% (dos por ciento)

El formador de mercado tomará posturas de compra y venta en las sesiones diarias sobre las acciones serie A de Volaris en la Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V., con clave de cotización VOLAR A. A través de esta iniciativa la Emisora fortalece el compromiso con sus inversionistas para promover la liquidez de los valores que se negocian en el mercado de capitales.

Descripción de los servicios que prestó el formador de mercado; así como los términos y condiciones generales de contratación, en el caso de los contratos vigentes

DESCRIPCIÓN DE LOS SERVICIOS DEL FORMADOR DE MERCADO

- Mantener una presencia operativa continua sobre los valores, mediante el ingreso y mantenimiento de posturas de compra y de venta, durante cada sesión de remate del mercado de capitales administrado por la BMV en tanto el contrato se encuentre en vigor y de acuerdo con lo establecido en el manual de BMV.
- Tener una permanencia en los corros de la BMV del 80%, durante cada sesión de remate.
- El volumen mínimo de las posturas será de 10,000 títulos, y
- Establecer posturas de compra y de venta con un diferencial (spread) máximo de hasta el 2% (dos por ciento)

Descripción general del impacto de la actuación del formador de mercado en los niveles de operación y en los precios de los valores de la emisora con los que opere dicho intermediario

DESCRIPCIÓN GENERAL DEL IMPACTO

- **Descripción general del impacto:** Con el servicio del formador de mercado la serie VOLAR A se tiene como objetivo mejorar la liquidez de la emisora para apoyar la permanencia en índices bursátiles; así como reducir la volatilidad del mercado.

Los suscritos manifestamos bajo protesta de decir verdad que, en el ámbito de nuestras respectivas funciones, preparamos la información relativa a la emisora contenida en el presente reporte anual, la cual, a nuestro leal saber y entender, refleja razonablemente su situación. Asimismo, manifestamos que no tenemos conocimiento de información relevante que haya sido omitida o falseada en este reporte anual o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

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

Enrique Javier Beltranena Mejicano
Director General[1]

Jaime Esteban Pous Fernández
Vicepresidente Senior de Administración y Finanzas[3]

José Alejandro de Iturbide Gutiérrez
Vicepresidente Jurídico[2]

[1] Realiza funciones de Director General
[2] Realiza funciones del Titular del área Jurídica
[3] Realiza Funciones del Titular del área de Finanzas

DECLARACIÓN DEL AUDITOR EXTERNO

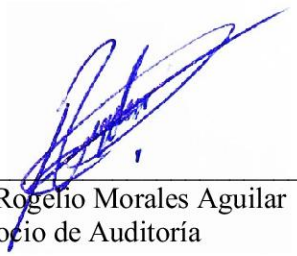
En estricto cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 33, fracción I, inciso b), numeral 1, subnumeral 1.2 de las Disposiciones de Carácter General Aplicables a las Emisoras de Valores y a Otros Participantes del Mercado de Valores, y exclusivamente para efectos de los estados financieros consolidados dictaminados de Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias (el "Grupo") al 31 de diciembre de 2024 y 2023 y por los años terminados en esas fechas, así como al 31 de diciembre de 2023 y 2022 y por los años terminados en esas fechas, que se incluyen como anexo en el presente Reporte Anual, así como cualquier otra información financiera que se incluya en el presente Reporte Anual, cuya fuente provenga de los estados financieros consolidados dictaminados antes mencionados, se emite la siguiente leyenda:

"El suscrito manifiesta bajo protesta de decir verdad, que los estados financieros consolidados del Grupo al 31 de diciembre de 2024 y 2023 y por los años terminados en esas fechas, así como al 31 de diciembre 2023 y 2022, y por los años terminados en esas fechas, que se incluyen como anexo en el presente Reporte Anual, fueron dictaminados con fecha 10 de abril de 2025 y 9 de abril de 2024, respectivamente, de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría.

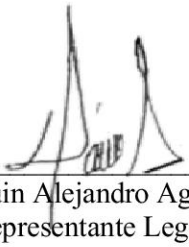
Asimismo, manifiesta que ha leído el presente Reporte Anual y basado en su lectura y dentro del alcance del trabajo de auditoría realizado, no tiene conocimiento de errores relevantes o inconsistencias en la información que se incluye y cuya fuente provenga de los estados financieros consolidados dictaminados señalados en el párrafo anterior, ni de información que haya sido omitida o falseada en este Reporte Anual o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

No obstante, el suscrito no fue contratado, y no realizó procedimientos adicionales con el objeto de expresar una opinión respecto de la otra información contenida en el presente Reporte Anual que no provenga de los estados financieros consolidados por él dictaminados."

KPMG Cárdenas Dosal, S. C.



C. P. C. Rogelio Morales Aguilar
Socio de Auditoría



C. P. C. Joaquin Alejandro Aguilera Dávila
Representante Legal

[432000-N] Anexos

Estados financieros (Dictaminados) por los últimos tres ejercicios y opiniones del comité de auditoría o informes del comisario por los últimos tres ejercicios:



Nombre y cargo de personas responsables (PDF)

Los suscritos manifestamos bajo protesta de decir verdad que, en el ámbito de nuestras respectivas funciones, preparamos la información relativa a la emisora contenida en el presente reporte anual, la cual, a nuestro leal saber y entender, refleja razonablemente su situación. Asimismo, manifestamos que no tenemos conocimiento de información relevante que haya sido omitida o falseada en este reporte anual o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

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

Enrique Javier Beltranena Mejicano
Director General[1]

Jaime Esteban Pous Fernández
Vicepresidente Senior de Administración y Finanzas[3]

José Alejandro de Iturbide Gutiérrez
Vicepresidente Jurídico[2]

[1] Realiza funciones de Director General
[2] Realiza funciones del Titular del área Jurídica
[3] Realiza Funciones del Titular del área de Finanzas

DECLARACIÓN DEL AUDITOR EXTERNO

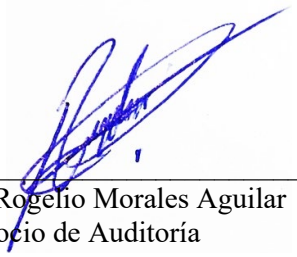
En estricto cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 33, fracción I, inciso b), numeral 1, subnumeral 1.2 de las Disposiciones de Carácter General Aplicables a las Emisoras de Valores y a Otros Participantes del Mercado de Valores, y exclusivamente para efectos de los estados financieros consolidados dictaminados de Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias (el "Grupo") al 31 de diciembre de 2024 y 2023 y por los años terminados en esas fechas, así como al 31 de diciembre de 2023 y 2022 y por los años terminados en esas fechas, que se incluyen como anexo en el presente Reporte Anual, así como cualquier otra información financiera que se incluya en el presente Reporte Anual, cuya fuente provenga de los estados financieros consolidados dictaminados antes mencionados, se emite la siguiente leyenda:

"El suscrito manifiesta bajo protesta de decir verdad, que los estados financieros consolidados del Grupo al 31 de diciembre de 2024 y 2023 y por los años terminados en esas fechas, así como al 31 de diciembre 2023 y 2022, y por los años terminados en esas fechas, que se incluyen como anexo en el presente Reporte Anual, fueron dictaminados con fecha 10 de abril de 2025 y 9 de abril de 2024, respectivamente, de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría.

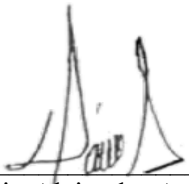
Asimismo, manifiesta que ha leído el presente Reporte Anual y basado en su lectura y dentro del alcance del trabajo de auditoría realizado, no tiene conocimiento de errores relevantes o inconsistencias en la información que se incluye y cuya fuente provenga de los estados financieros consolidados dictaminados señalados en el párrafo anterior, ni de información que haya sido omitida o falseada en este Reporte Anual o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

No obstante, el suscrito no fue contratado, y no realizó procedimientos adicionales con el objeto de expresar una opinión respecto de la otra información contenida en el presente Reporte Anual que no provenga de los estados financieros consolidados por él dictaminados."

KPMG Cárdenas Dosal, S. C.



C. P. C. Rogelio Morales Aguilar
Socio de Auditoría



C. P. C. Joaquin Alejandro Aguilera Dávila
Representante Legal

Estados financieros (Dictaminados) por los últimos tres ejercicios y opiniones del comité de auditoría o informes del comisario por los últimos tres ejercicios