

Volaris Reporta Resultados Financieros del Primer Trimestre 2025

Ciudad de México, México, 28 de abril de 2025 – Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. (NYSE: VLRS y BMV: VOLAR) (“Volaris” o “la Compañía”), la aerolínea de ultra bajo costo que opera en México, Estados Unidos, Centro y Sudamérica, reporta hoy sus resultados financieros no auditados del primer trimestre 2025¹.

Datos relevantes del primer trimestre 2025

(Todas las cifras se expresan en dólares estadounidenses y se comparan con el 1T 2024, a menos que se indique lo contrario)

- La **pérdida neta** se ubicó en \$51 millones. La pérdida por ADS (American Depositary Shares) fue de \$45 centavos.
- Los **ingresos operativos totales** se ubicaron en \$678 millones, un decremento de 12%.
- Los **ingresos totales en términos de asiento por milla disponible (TRASM por sus siglas en inglés)** disminuyeron 17%, ubicándose en \$7.76 centavos.
- La **capacidad (medida en ASMs)** incrementó 6%, ubicándose en 8.7 mil millones.
- Los **gastos operativos** totalizaron en \$688 millones, representando 101% de los ingresos operativos totales.
- Los **gastos operativos en términos de asiento por milla disponible (CASM por sus siglas en inglés)** disminuyeron 3%, situándose en \$7.88 centavos.
- El **costo económico promedio de combustible** disminuyó 13%, ubicándose en \$2.63 por galón.
- **CASM ex combustible** incrementó 5%, ubicándose en \$5.40 centavos.
- La **UAFIDAR** totalizó en \$203 millones, un decremento de 14%.
- **Margen UAFIDAR** de 29.9%, un decremento de 0.7 puntos porcentuales.
- El **efectivo total, equivalentes de efectivo e inversiones a corto plazo** totalizaron en \$862 millones, representando 28% de los ingresos operativos totales de los últimos doce meses.
- La razón de **deuda neta a U12M UAFIDAR**² incrementó a 2.7x, comparado con 2.6x en el trimestre anterior.

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

² Incluye inversiones a corto plazo.



Enrique Beltranena, Presidente y CEO, dijo: “Volaris continúa enfocado en una ejecución disciplinada mientras navegamos por un periodo de incertidumbre geopolítica y económica. Nuestras decisiones tácticas de capacidad seguirán basándose por dos prioridades clave: la demanda y la rentabilidad sostenida. Contamos con la flexibilidad, agilidad y resiliencia necesarias para operar y ajustar nuestra red, aprovechando nuestra estructura de costos y fortaleza financiera. Seguiremos cumpliendo con nuestra propuesta de valor: ofrecer tarifas bajas, mantener un itinerario atractivo y confiable, y proporcionar servicios adicionales relevantes que mejoren la experiencia de viaje. Estamos confiados en nuestra capacidad para prepararnos para una rápida recuperación una vez que la incertidumbre disminuya. Como hemos demostrado en el pasado, nos estamos preparando para un fuerte regreso.”

Resultados operativos y financieros al primer trimestre 2025

(Todas las cifras se expresan en dólares estadounidenses y se comparan con el 1T 2024 a menos que se indique lo contrario)

Datos Financieros Consolidados	Primer Trimestre		
	2025	2024	Var.
Ingresos operativos totales (millones)	678	768	(11.7%)
TRASM (centavos)	7.76	9.34	(17.0%)
ASMs (millones, itinerado y charter)	8,737	8,217	6.3%
Factor de ocupación (itinerado, RPMs/ASMs)	85.4%	87.0%	(1.6 pp)
Pasajeros (miles, itinerado y charter)	7,418	6,924	7.1%
Flota (final del periodo)	145	134	11
Gastos operativos totales (millones)	688	664	3.6%
CASM (centavos)	7.88	8.08	(2.5%)
CASM ex combustible (centavos)	5.40	5.16	4.5%
CASM ajustado ex combustible (centavos) ⁽³⁾	4.87	5.32	(8.5%)
(Pérdida) utilidad de operación (millones)	(10)	104	N/A
<i>% Margen de (pérdida) utilidad operativa</i>	(1.5%)	13.5%	(15.0 pp)
(Pérdida) utilidad neta (millones)	(51)	33	N/A
<i>% Margen (pérdida) utilidad neta</i>	(7.6%)	4.3%	(11.9 pp)
UAFIDAR (millones)	203	235	(13.6%)
<i>% Margen UAFIDAR</i>	29.9%	30.6%	(0.7 pp)
Deuda neta a U12M UAFIDAR ⁽⁴⁾	2.7x	3.1x	(0.4x)



Conciliación del CASM con el CASM ajustado ex combustible:

Reconciliación del CASM	Primer Trimestre		
	2025	2024	Var.
CASM (centavos)	7.88	8.08	(2.5%)
Gasto de combustible	(2.48)	(2.92)	(15.0%)
CASM ex combustible	5.40	5.16	4.5%
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo ⁽⁵⁾	(0.61)	0.04	N/A
Ganancias por venta y arrendamiento en vía de regreso	0.08	0.12	(36.5%)
CASM ajustado ex combustible	4.87	5.32	(8.5%)

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

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

⁴ Incluye inversiones a corto plazo.

⁵ Devolución de aeronaves.

Primer Trimestre 2025

(Todas las cifras se expresan en dólares estadounidenses y se comparan con el 1T 2024, a menos que se indique lo contrario)

Los **ingresos operativos totales** del trimestre se ubicaron en \$678 millones, un decremento de 11.7%, principalmente debido a la depreciación del peso mexicano frente al dólar estadounidense y a un menor ingreso operativo total por pasajero.

La capacidad total, en términos de **millas por asiento disponibles (ASMs por sus siglas en inglés)**, se ubicó en 8.7 mil millones, representando un incremento de 6.3%.

Los **pasajeros** reservados fueron 7.4 millones, un incremento de 7.1%. Los pasajeros nacionales incrementaron un 8.5%, mientras que el número de pasajeros internacionales aumentó un 3.7%.

El **factor de ocupación** alcanzó 85.4%, representando una reducción de 1.6 puntos porcentuales.

TRASM disminuyó 17.0%, posicionándose en \$7.76 centavos, mientras que los ingresos operativos totales por pasajero disminuyeron 17.6%, ubicándose en \$91.

La tarifa base promedio por pasajero fue de \$39, representando una reducción de 28.8%. Los ingresos por servicios adicionales por pasajero disminuyeron 6.9%, ubicándose en \$53. Los ingresos por servicios adicionales representaron el 57.8% de los ingresos operativos totales.

Los **gastos operativos totales** fueron de \$688 millones, representando 101% de los ingresos operativos totales.

El **CASM** se ubicó en \$7.88 centavos, representando una disminución de 2.5%.

El **costo económico promedio de combustible** disminuyó 12.5%, ubicándose en \$2.63 por galón.



El **CASM ex combustible** aumentó 4.5%, situándose en \$5.40 centavos, principalmente debido a mayores costos de devolución de aeronaves, en comparación con un beneficio no recurrente reconocido en el primer trimestre de 2024 por la remediación de la provisión de devolución relacionada con extensiones de arrendamiento de aeronaves. Estos costos fueron parcialmente compensados por un peso mexicano más débil y un aumento en la capacidad.

El **resultado integral de financiamiento** representó un gasto de \$66 millones, comparado con un gasto de \$57 millones en el mismo periodo del 2024.

El **beneficio por impuesto a la utilidad** fue de \$25 millones, comparado con un gasto de \$14 millones registrado en el primer trimestre de 2024.

La **pérdida neta** del trimestre fue de \$51 millones, con una pérdida por ADS de \$45 centavos.

La **UAFIDAR** totalizó en \$203 millones en el trimestre, una disminución de 13.6%. El **margen UAFIDAR** se ubicó en 29.9%, representando una disminución de 0.7 puntos porcentuales.

Balance General, Liquidez y Asignación de Capital

Al 31 de marzo de 2025, el efectivo, equivalentes de efectivo e inversiones a corto plazo totalizaron en \$862 millones, representando 28.3% de los ingresos operativos totales de los últimos doce meses.

El flujo de efectivo neto proveniente de las actividades operativas fue de \$157 millones. El flujo de efectivo neto usado en actividades de inversión y de financiamiento fue de \$6 millones y de \$212 millones, respectivamente.

La deuda financiera se ubicó en \$766 millones, un decremento de 5.4% año contra año, mientras que el total de los pasivos por arrendamiento se mantuvo prácticamente sin cambios en \$3,061 millones.

La **razón de deuda neta a U12M UAFIDAR⁶** fue de 2.7x, comparado con 2.6x en el trimestre anterior y 3.1x al cierre de 2024.

El tipo de cambio promedio del cuarto trimestre fue de Ps.20.42 por dólar y de Ps.20.32 por dólar al cierre del periodo, reflejando una depreciación de 20.2% y de 21.8% del peso mexicano, respectivamente.

⁶ Incluye inversiones a corto plazo.

Guía Actualizada de Resultados 2025

Dado la continua incertidumbre macroeconómica, Volaris no está proporcionando guía sobre márgenes para el año completo 2025. La Compañía continuará monitoreando de cerca las tendencias de demanda y los desarrollos económicos, y proporcionará una actualización cuando la visibilidad mejore.

Para el año completo 2025, la Compañía estima:

	Guía Actualizada	Guía Previa
Crecimiento de capacidad (ASMs) (A/A)	8% a 9%	~13%
CAPEX ⁽¹⁾ (<i>Capital Expenditure</i>)	~\$250 millones	~\$250 millones

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

Para el segundo trimestre 2025, la Compañía estima:

	2T'25	2T'24 ⁽²⁾
Crecimiento de capacidad (ASMs) (A/A)	9% a 10%	-17.2%
Ingresos operativos totales por ASM (TRASM)	\$7.4 a \$7.5 centavos	\$8.89 centavos
CASM ex combustible	\$5.7 a \$5.8 centavos	\$5.33 centavos
Margen UAFIDAR	24% a 25%	35.9%
Tipo de cambio promedio USD/MXN	Ps. 20.20 a 20.40	Ps. 17.21
Precio promedio del combustible (Costa del Golfo de los Estados Unidos)	\$2.00 a \$2.10	\$2.47

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

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

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

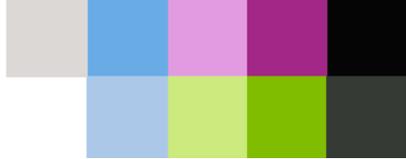


Flota

Durante el primer trimestre, Volaris retiró una aeronave A319ceo y agregó dos A320neo y una aeronave A321neo a su flota, elevando el número total de aeronaves a 145. Al cierre del trimestre, la flota de Volaris tenía una edad promedio de 6.4 años y una capacidad de asientos promedio de 198 pasajeros por avión. Del total de la flota, el 61% de las aeronaves son modelos New Engine Option (NEO).

Flota Total	Primer Trimestre			Cuarto Trimestre	
	2025	2024	Var.	2024	Var.
CEO					
A319	2	3	(1)	3	(1)
A320	44	42	2	44	-
A321	10	10	-	10	-
NEO					
A320	55	51	4	53	2
A321	34	28	6	33	1
Total de aeronaves al final del periodo	145	134	11	143	2

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



Contacto Relación con Inversionistas

Ricardo Martínez / ir@volaris.com

Contacto Medios

Israel Álvarez / ialvarez@gcya.net

Detalles de la conferencia telefónica

Fecha:	Lunes 28 de abril de 2025
Hora:	11:00 am Ciudad de México / 1:00 pm Nueva York (EUA) (EST)
Enlace para <i>webcast</i>:	Volaris Webcast (Ver <i>webcast</i> en vivo)
Enlace para llamar por teléfono:	Volaris Dial-in y Q&A en vivo

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



Sobre Volaris

*Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. ("Volaris" o "la Compañía") (NYSE: VLRS y BMV: VOLAR), es una aerolínea de ultra bajo costo, con operaciones punto a punto, que sirve a México, Estados Unidos, Centro y Sudamérica. Volaris ofrece tarifas bajas con el fin de construir su mercado, proporcionando un servicio de calidad y una amplia oferta al cliente. Desde el inicio de sus operaciones en marzo de 2006, Volaris ha aumentado sus rutas de 5 a más de 229 y su flota de 4 a 145 aviones. Volaris ofrece más de 550 segmentos de vuelo diarios en rutas que conectan 44 ciudades de México y 29 ciudades de Estados Unidos, Centro y Sudamérica, con una de las flotas más jóvenes de México. Volaris se dirige a pasajeros que visitan a amigos y familiares, de negocios y de placer conscientes de los costos en México, Estados Unidos, Centro y Sudamérica. Volaris ha recibido el Premio ESR a la Responsabilidad Social Corporativa durante quince años consecutivos. Para más información, visite: ir.volaris.com. Volaris publica de manera cotidiana información que pudiera ser importante para sus inversionistas en su página web de relación con inversionistas. La Compañía invita a sus inversionistas y potenciales inversionistas a consultar regularmente la página web de Volaris para información importante de Volaris.

Declaraciones a futuro

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

Información complementaria sobre las medidas no basadas en NIIF

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

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

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

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

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

Indicadores Financieros y Operativos

Cifras no auditadas (En dólares estadounidenses a menos que se indique lo contrario)	Tres meses terminados el 31 de marzo de 2025	Tres meses terminados el 31 de marzo de 2024	Variación
Ingresos operativos totales (millones)	678	768	(11.7%)
Gastos operativos totales (millones)	688	664	3.6%
Utilidad de operación (millones)	(10)	104	N/A
Margen de utilidad operativa	(1.5%)	13.5%	(15.0 pp)
Depreciación y amortización (millones)	159	134	18.7%
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo (millones)	54	(3)	N/A
Utilidad neta (millones)	(51)	33	N/A
Margen de utilidad neta	(7.6%)	4.3%	(11.9 pp)
(Pérdida) utilidad por acción ⁽¹⁾:			
Básica	(0.04)	0.03	N/A
Diluida	(0.04)	0.03	N/A
(Pérdida) utilidad por ADS*:			
Básica	(0.45)	0.29	N/A
Diluida	(0.44)	0.29	N/A
Promedio ponderado de acciones en circulación:			
Básica	1,149,802,368	1,151,450,983	(0.1%)
Diluida	1,164,583,159	1,165,976,677	(0.1%)
Indicadores Financieros			
Ingresos operativos totales por ASM (TRASM) (centavos) ⁽²⁾	7.76	9.34	(17.0%)
Tarifa base promedio por pasajero	39	54	(28.8%)
Ingresos totales por servicios adicionales por pasajero ⁽³⁾	53	57	(6.9%)
Total de ingresos operativos por pasajero	91	111	(17.6%)
Gastos operativos por ASM (CASM) (centavos) ⁽²⁾	7.88	8.08	(2.5%)
CASM ex combustible (centavos) ⁽²⁾	5.40	5.16	4.5%
CASM ajustado ex combustible (centavos) ^{(2) (4)}	4.87	5.32	(8.5%)
Indicadores Operativos			
Asientos disponibles por milla (ASMs) (millones) ⁽²⁾	8,737	8,217	6.3%
Doméstico	5,108	4,768	7.1%
Internacional	3,629	3,449	5.2%
Pasajero por milla (RPMs) (millones) ⁽²⁾	7,462	7,146	4.4%
Doméstico	4,536	4,329	4.8%
Internacional	2,926	2,817	3.9%
Factor de ocupación ⁽⁵⁾	85.4%	87.0%	(1.6 pp)
Doméstico	88.8%	90.8%	(2.0 pp)
Internacional	80.6%	81.7%	(1.0 pp)
Pasajeros reservados (miles) ⁽²⁾	7,418	6,924	7.1%
Doméstico	5,408	4,985	8.5%
Internacional	2,010	1,939	3.7%
Despegues ⁽²⁾	44,577	40,428	10.3%
Horas bloque ⁽²⁾	116,134	109,363	6.2%
Aeronaves al final del periodo	145	134	11
Utilización diaria promedio por aeronave (horas bloque)	13.00	12.73	2.1%
Galones de combustible provisionados (millones)	81.56	79.22	3.0%
Costo económico promedio de combustible por galón ⁽⁶⁾	2.63	3.01	(12.5%)
Tipo de cambio promedio	20.42	17.00	20.2%
Tipo de cambio al final del periodo	20.32	16.68	21.8%

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

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

(2) Incluye itinerado y charter

(3) Incluye "Otros ingresos pasajeros" e "Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero"

(4) Excluye el gasto de combustible, gasto de arrendamientos variables de equipo de vuelo

y ganancias por venta y arrendamiento en vía de regreso

(5) Incluye itinerado

(6) No incluye IVA no acreditable

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

Estados Consolidados de Resultados

Cifras no auditadas (En millones de dólares estadounidenses)	Tres meses terminados el 31 de marzo de 2025	Tres meses terminados el 31 de marzo de 2024	Variación
Ingresos operativos:			
Ingresos de pasajeros	645	732	(11.9%)
Ingresos por tarifa	286	375	(23.7%)
Otros ingresos de pasajeros	359	357	0.6%
Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero	33	36	(8.3%)
Carga	5	5	0.0%
Otros ingresos no relacionados con los ingresos de pasajeros	28	31	(9.7%)
Total de ingresos operativos	678	768	(11.7%)
Otros ingresos operativos	(51)	(45)	13.3%
Gasto de combustible	217	240	(9.6%)
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo	54	(3)	N/A
Salarios y beneficios	104	102	2.0%
Gastos de navegación, aterrizaje y despegue	122	127	(3.9%)
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	34	45	(24.4%)
Gastos de mantenimiento	28	37	(24.3%)
Depreciación y amortización	52	35	48.6%
Depreciación de activos por derecho de uso	107	99	8.1%
Otros gastos operativos	21	27	(22.2%)
Total de gastos operativos	688	664	3.6%
(Pérdida) utilidad de operación	(10)	104	N/A
Ingresos financieros	12	12	0.0%
Costos financieros	(80)	(62)	29.0%
Utilidad (pérdida) cambiaria, neta	2	(7)	N/A
Resultado integral de financiamiento	(66)	(57)	15.8%
(Pérdida) utilidad antes de impuesto a la utilidad	(76)	47	N/A
Beneficio (gasto) de impuesto a la utilidad	25	(14)	N/A
(Pérdida) utilidad neta	(51)	33	N/A

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

Conciliación de ingresos totales por servicios adicionales por pasajero

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

Cifras no auditadas (En millones de dólares estadounidenses)	Tres meses terminados el 31 de marzo de 2025	Tres meses terminados el 31 de marzo de 2024	Variación
Otros ingresos de pasajeros	359	357	0.6%
Ingresos no relacionados con los ingresos de pasajeros	33	36	(8.3%)
Ingresos totales por servicios adicionales	392	393	(0.3%)
Pasajeros reservados (miles) ⁽¹⁾	7,418	6,924	7.1%
Ingresos totales por servicios adicionales por pasajero	53	57	(6.9%)

(1) Incluye itinerado más charter.

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

Estados Consolidados de Posición Financiera

(En millones de dólares estadounidenses)	Al 31 de marzo de 2025 No auditados	Al 31 de diciembre de 2024 Auditados
Activos		
Efectivo y equivalentes de efectivo	847	908
Inversiones a corto plazo	15	46
Total de efectivo, equivalentes de efectivo e inversiones a corto plazo ⁽¹⁾	862	-
Cuentas por cobrar, neto	212	139
Inventarios	17	17
Depósitos en garantía	232	227
Instrumentos financieros derivados	-	-
Pagos anticipados y otros activos circulantes	42	45
Total del activo circulante	1,365	1,382
Activos por derecho de uso	2,459	2,470
Refacciones rotables, mobiliario y equipo, neto	1,054	1,070
Activos intangibles, neto	25	26
Instrumentos financieros derivados	-	-
Impuesto a la utilidad diferido	329	286
Depósitos en garantía	415	426
Otros activos a largo plazo	39	43
Total del activo no circulante	4,321	4,321
Total del activo	5,686	5,703
Pasivos y patrimonio		
Ventas de transportación no volada	375	343
Cuentas por pagar	142	164
Pasivos acumulados	239	222
Otros impuestos y contribuciones por pagar	326	274
Impuestos a la utilidad por pagar	2	29
Deuda financiera	241	284
Pasivos por arrendamiento	395	391
Otros pasivos	96	63
Total del pasivo a corto plazo	1,816	1,770
Deuda financiera	525	526
Pasivos acumulados	8	8
Beneficios a empleados	13	13
Impuesto a la utilidad diferido	17	18
Pasivos por arrendamiento	2,666	2,670
Otros pasivos	326	333
Total del pasivo a largo plazo	3,555	3,568
Total del pasivo	5,371	5,338
Patrimonio		
Capital social	248	248
Acciones en tesorería	(13)	(13)
Aportaciones para futuros aumentos de capital	-	-
Reserva legal	17	17
Resultado por prima en suscripción de acciones	284	283
Déficit acumulado	(73)	(22)
Pérdidas acumuladas de otras partidas integrales	(148)	(148)
Total del patrimonio	315	365
Total del pasivo y patrimonio	5,686	5,703

(1) Medida no basada en GAAP

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

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

Cifras no auditadas (En millones de dólares estadounidenses)	Tres meses terminados el 31 de marzo de 2025	Tres meses terminados el 31 de marzo de 2024
Flujos netos de efectivo provenientes de actividades de operación	157	245
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión	(6)	(97)
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de financiamiento*	(212)	(171)
Disminución de efectivo y equivalentes de efectivo	(61)	(23)
Diferencias netas por tipo de cambio en el efectivo	-	1
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del periodo	908	774
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del periodo	847	752

*Incluye pago por arrendamiento de aeronaves por valor de \$152 millones y \$141 millones para el periodo de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2025 y 2024 respectivamente.