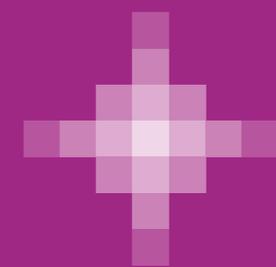


Informe anual 2019.

volaris



CONTENIDO

MENSAJE DEL DIRECTOR GENERAL	03
CIFRAS DESTACADAS 2019	05
CIFRAS FINANCIERAS Y OPERATIVAS 2019	06
ACERCA DE VOLARIS	08
CÍRCULO VIRTUOSO ULCC	09
RED DE RUTAS	09
CÓDIGO COMPARTIDO CON FRONTIER	11
FLOTA	12
RESULTADOS 2019	13
VENTAJAS COMPETITIVAS	14
AEROLÍNEA PÚBLICA CON LOS COSTOS UNITARIOS MÁS BAJOS	14
ESTRATEGIA DE CAMBIO DE AUTOBÚS	14
POTENCIAL DE CRECIMIENTO	14
LA AEROLÍNEA MÁS GRANDE DE MÉXICO	15
GOBIERNO CORPORATIVO	16
CONSEJO Y COMITÉS	16
OPERACIONES ÉTICAS	18
PROGRAMA CORPORATIVO DE SUSTENTABILIDAD DE VOLARIS	19
COMENTARIOS Y ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN	21
ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS	54
CONTACTO	112



Fotografía por Ricardo Encinas



MENSAJE DEL DIRECTOR GENERAL

Ciudad de México, a 22 de abril de 2020

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

De conformidad con lo previsto en el artículo 44, fracción XI de la Ley del Mercado de Valores y en términos del artículo 172 de la Ley General de Sociedades Mercantiles (con excepción en lo provisto en la subsección b) de dicho artículo), y en mi carácter de Director General de Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias, me permito rendir a ustedes el informe anual sobre las operaciones y actividades de la Sociedad, durante el ejercicio social concluido el 31 de diciembre de 2019.

Resultados operativos 2019

Nuestro modelo de ultra bajo costo y flexibilidad de crecimiento nos ha reforzado como un jugador clave en la industria de la aviación. Continuamos enfocados en ofrecer tarifas bajas, rutas punto a punto y brindar la mejor experiencia de viaje para nuestros clientes; a través de nuestra tarifa limpia con la cual ofrecemos una amplia gama de servicios opcionales por un cargo extra a nuestros clientes.

Durante este año obtuvimos indicadores operativos sobresalientes, por lo que 2019 fue crucial en nuestras estrategias para construir el futuro de la Compañía.

Durante el año 2019, los ingresos operativos totales consolidados de Volaris fueron de Ps. 34,753 millones, un incremento del 27.3% contra el año anterior. Nuestros ingresos totales por servicios adicionales y los ingresos totales por servicios adicionales por pasajero alcanzaron las cifras récord de Ps. 11,696 millones y Ps. 532, un incremento de 32.6% y 11.0% contra el año anterior, respectivamente.

Continuamos trabajando en estimular y aumentar nuestros ingresos por servicios; durante 2019, el 33.7% de nuestros ingresos totales provinieron de este concepto. Volaris ha llegado a cifras que confirman que cada vez nos acercamos más al nivel de nuestros pares de ultra bajo costo a nivel mundial en dicho rubro.

/// Agradezco el apoyo y compromiso de nuestro activo más importante: nuestros empleados".



En 2019 transportamos a más de 21.9 millones de pasajeros, equivalente a un crecimiento del 19.5% comparado con el año anterior, e incrementamos nuestra penetración de mercado doméstico entre las aerolíneas mexicanas a 31.3% al cierre del año.

Asimismo, lanzamos 30 rutas, en congruencia con nuestro plan de diversificación en rutas punto a punto. Continuando con el esfuerzo de contar con una flota joven y eficiente en consumo de combustible, cerramos el año con 82 aeronaves con una edad promedio de cinco años.

Al 31 de diciembre de 2019, el efectivo y equivalentes de efectivo fue de Ps. 7,980 millones, representando 23.0% de los ingresos operativos de

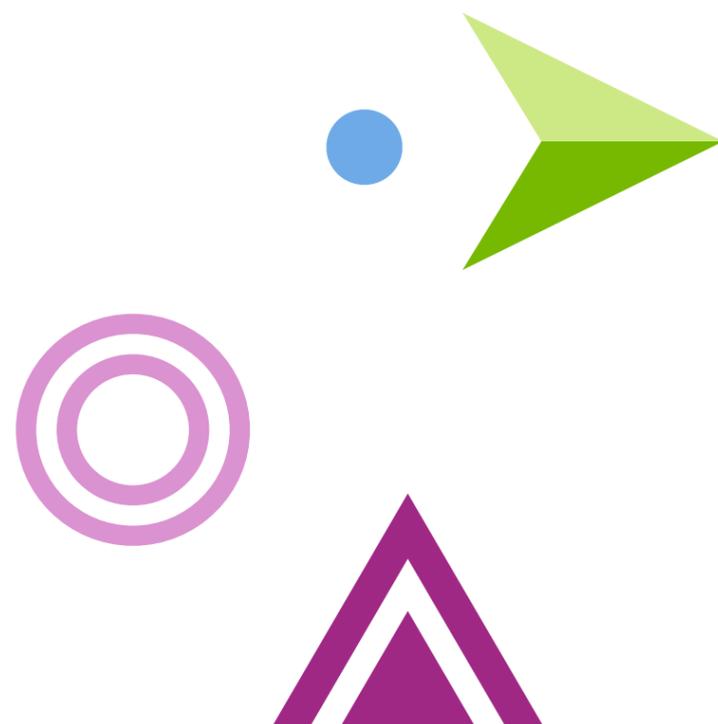
los últimos doce meses. La Compañía registró una deuda negativa (o una posición activa) excluyendo el pasivo por arrendamiento de Ps. 3,004 millones y un capital contable por Ps. 5,530 millones.

Quisiera concluir mencionando que derivado la pandemia mundial del COVID-19, a partir del mes de marzo hemos reducido nuestra capacidad medida en términos de asientos milla disponibles, al mismo tiempo que hemos tomado diversas acciones para reducir los costos y mantener la liquidez durante este periodo de reducción de la demanda. En conjunto, hemos implementado protocolos de seguridad e higiene para proteger el bienestar de nuestros pasajeros, tripulaciones y personal en tierra.

Agradezco el apoyo y compromiso de nuestro activo más importante: nuestros empleados, que nos llamamos entre nosotros Embajadores, quienes día a día dan lo mejor de sí mismos para obtener excelentes resultados. Estamos profundamente agradecidos y orgullosos de todos aquellos que forman parte de la familia Volaris.

Atentamente,

Enrique J. Beltranena
Presidente Ejecutivo y
Director General



CIFRAS DESTACADAS

2019



82

Aeronaves

Ps.11,696

Millones ingresos por servicios adicionales; +32.6% vs. 2018

190

Rutas



4,950



Embajadores en México y Centroamérica

65



Destinos

21,975

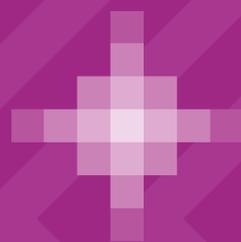


Mil pasajeros
+19.5% vs. 2018

CASM sin combustible en centavos de dólar disminuyó 3.4%

1er

Operador de **ultra bajo costo** en Centroamérica



28%

NEO Airbus

Ps.34,753

Millones ingresos operativos
+27.3% vs. 2018



CIFRAS FINANCIERAS Y OPERATIVAS 2019

(En pesos mexicanos a menos que se indique lo contrario)	2019 (USD)*	2019	2018	VARIACIÓN (%)
Ingresos operativos totales (millones)	1,844	34,753	27,305	27.3%
Gastos operativos totales (millones)	1,613	30,397	26,770	13.5%
Utilidad de operación (millones)	231	4,355	535	>100%
Margen de utilidad operativa	12.5%	12.5%	2.0%	10.5 pp
Depreciación y amortización	285	5,378	4,544	18.4%
Gastos de arrendamiento variables de equipo de vuelo	51	962	956	0.6%
Utilidad neta (pérdida) (millones)	140	2,639	(943)	NA
Margen de utilidad neta (pérdida)	7.6%	7.6%	(3.5%)	11.1 pp
Utilidad (pérdida) por acción:				
Básica (pesos)	0.14	2.61	(0.93)	NA
Diluida (pesos)	0.14	2.61	(0.93)	NA
Utilidad (pérdida) por ADS:				
Básica (pesos)	1.38	26.08	(9.32)	NA
Diluida (pesos)	1.38	26.08	(9.32)	NA
Promedio ponderado de acciones en circulación:				
Básica	-	1,011,876,677	1,011,876,677	0.0%
Diluida	-	1,011,876,677	1,011,876,677	0.0%
Asientos disponibles por milla (ASMs) (millones)⁽¹⁾				
Nacional	-	16,891	14,519	16.3%
Internacional	-	7,607	6,490	17.2%



(En pesos mexicanos a menos que se indique lo contrario)	2019 (USD)*	2019	2018	VARIACIÓN (%)
Pasajeros por milla (RPMs) (millones) ⁽¹⁾	-	21,032	17,748	18.5%
Nacional	-	14,871	12,655	17.5%
Internacional	-	6,162	5,093	21.0%
Factor de ocupación ⁽²⁾	-	85.9%	84.5%	1.4 pp
Nacional	-	88.0%	87.2%	0.8 pp
Internacional	-	81.0%	78.5%	2.5 pp
Ingresos operativos por ASM (TRASM) (centavos) ⁽¹⁾⁽⁵⁾	7.5	142.2	130.0	9.4%
Ingresos totales por servicios adicionales por pasajero ⁽⁴⁾⁽⁵⁾	28.2	532	479	11.0%
Ingresos totales operativos por pasajero ⁽⁵⁾	84.1	1,585	1,484	6.8%
Gastos operativos por ASM (CASM) (centavos) ⁽¹⁾⁽⁵⁾	6.60	124.3	127.4	(2.4%)
Gastos operativos por ASM (CASM) (USD centavos) ⁽³⁾⁽⁵⁾	-	6.45	6.62	(2.6%)
CASM sin combustible (centavos) ⁽¹⁾⁽⁵⁾	4.07	76.6	79.2	(3.2%)
CASM sin combustible (USD centavos) ⁽³⁾⁽⁵⁾	-	3.98	4.12	(3.4%)
Pasajeros reservados (miles) ⁽¹⁾	-	21,975	18,396	19.5%
Despegues ⁽¹⁾	-	138,084	117,920	17.1%
Horas bloque ⁽¹⁾	-	350,572	322,054	8.9%
Galones de combustible consumidos (millones)	-	251.8	227.4	10.7%
Costo económico promedio de combustible por galón ⁽⁵⁾	2.5	46.4	44.6	4.1%
Aeronaves al final del periodo	-	82	77	6.5%
Utilización diaria promedio (horas bloque)	-	12.9	13.2	(2.0%)
Tipo de cambio promedio	-	19.26	19.24	0.1%
Tipo de cambio al final del periodo	-	18.85	19.68	(4.3%)

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

(1) Incluye itinerado + chárter

(2) Incluye itinerado

(3) La cifras en dólares se convirtieron a dólares al tipo de cambio promedio al final de cada periodo.

(4) Incluye "otros ingresos por pasajero" e "otros ingresos por servicios por pasajero"

(5) Excluye instrumentos financieros no derivados



ACERCA DE VOLARIS

Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. (NYSE: VLRS y BMV: VOLAR), es una aerolínea de ultra bajo costo, con servicio punto a punto que opera en México, Estados Unidos y Centroamérica. Volaris ofrece tarifas base bajas para estimular el mercado, ofreciendo servicio de calidad al cliente y una vasta opción de productos adicionales. Hasta el 31 de diciembre de 2019, Volaris ofreció más de 400 segmentos de vuelo diarios en rutas que conectan 40 ciudades en México y 25 en Estados Unidos y Centroamérica, con la flota de aeronaves más moderna en México. Volaris se enfoca en los pasajeros que visitan a amigos y familiares (VFR), viajeros de negocio preocupados por el costo del viaje y personas que realizan viajes de placer en México, los Estados Unidos y Centroamérica.



Misión

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



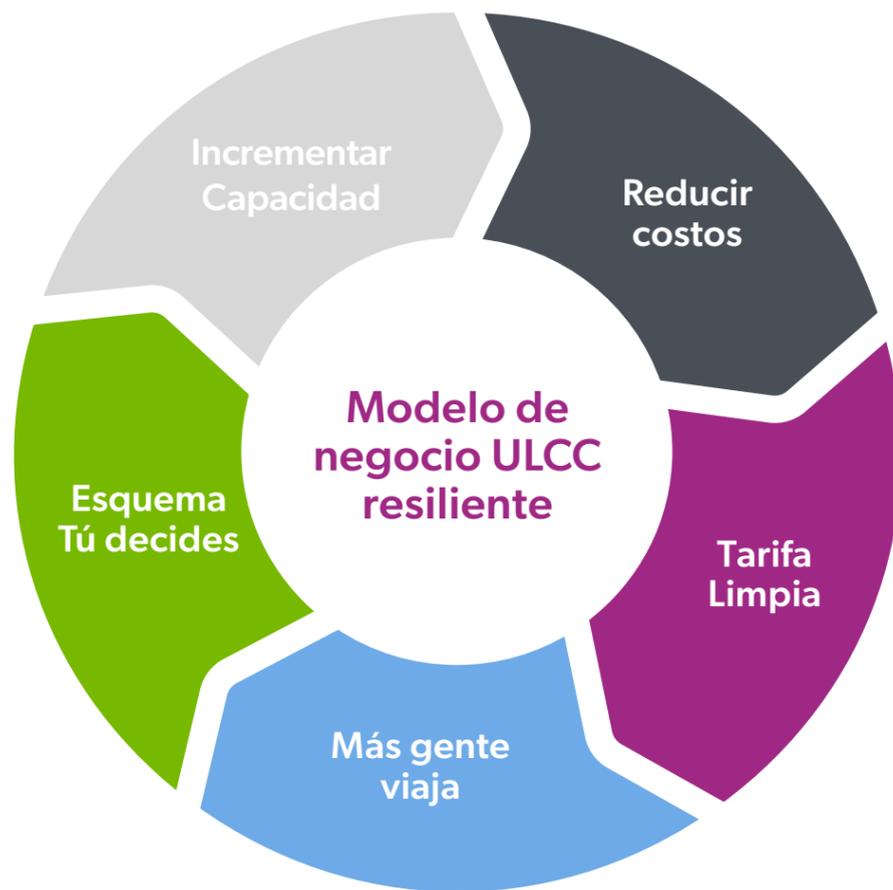
Visión

Trascender al crear y vivir las mejores experiencias de viaje.



CÍRCULO VIRTUOSO ULCC

Nuestro modelo disruptivo de ultra bajo costo nos ayuda a hacer el transporte aéreo accesible para todos.



Bajos costos de operación + red diversificada con servicio punto a punto.

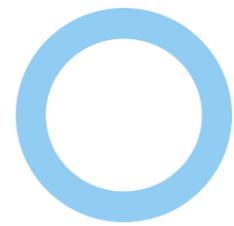
RED DE RUTAS



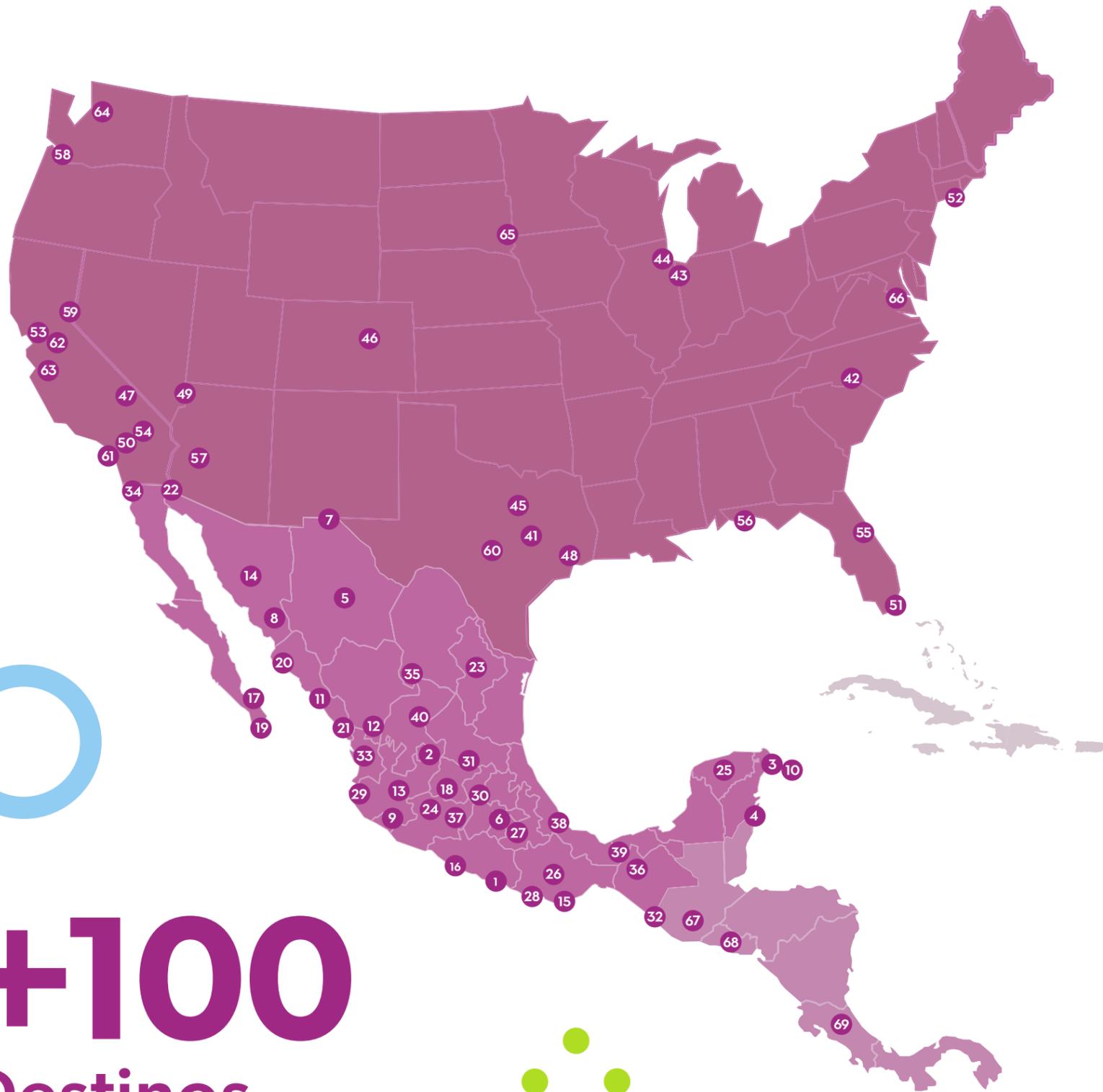
190 Rutas
121 Rutas nacionales
69 Internacionales
+146 Rutas con Frontier

56 Destinos
40 México
22 Estados Unidos
+57 con Frontier
3 Centroamérica





+100
Destinos
 30 nuevas rutas y
 1 nuevo destino



RUTAS 2019

MÉXICO

- | | |
|------------------------|----------------------|
| 1. ACAPULCO | 21. MAZATLÁN |
| 2. AGUASCALIENTES | 22. MEXICALI |
| 3. CANCÚN | 23. MONTERREY |
| 4. CHETUMAL | 24. MORELIA |
| 5. CHIHUAHUA | 25. MÉRIDA |
| 6. CIUDAD DE MÉXICO | 26. OAXACA |
| 7. CIUDAD JUÁREZ | 27. PUEBLA |
| 8. CIUDAD OBREGÓN | 28. PUERTO ESCONDIDO |
| 9. COLIMA | 29. PUERTO VALLARTA |
| 10. COZUMEL | 30. QUERÉTARO |
| 11. CULIACÁN | 31. SAN LUIS POTOSÍ |
| 12. DURANGO | 32. TAPACHULA |
| 13. GUADALAJARA | 33. TEPIC |
| 14. HERMOSILLO | 34. TIJUANA |
| 15. HUATULCO | 35. TORREÓN |
| 16. IXTAPA/ZIHUATANEJO | 36. TUXTLA GUTIÉRREZ |
| 17. LA PAZ | 37. URUAPAN |
| 18. LEÓN | 38. VERACRUZ |
| 19. LOS CABOS | 39. VILLAHERMOSA |
| 20. LOS MOCHIS | 40. ZACATECAS |

ESTADOS UNIDOS

- | | |
|-----------------------|-------------------------------|
| 41. AUSTIN | 58. PORTLAND |
| 42. CHARLOTTE | 59. SACRAMENTO |
| 43. CHICAGO (MIDWAY) | 60. SAN ANTONIO |
| 44. CHICAGO (O'HARE) | 61. SAN DIEGO |
| 45. DALLAS-FORT WORTH | 62. SAN FRANCISCO |
| 46. DENVER | 63. SAN JOSÉ, CALIFORNIA |
| 47. FRESNO | 64. SEATTLE |
| 48. HOUSTON | 65. SIOUX FALL (SOUTH DAKOTA) |
| 49. LAS VEGAS | 66. WASHINGTON D.C. |
| 50. LOS ÁNGELES | |
| 51. MIAMI | |
| 52. NUEVA YORK (JFK) | |
| 53. OAKLAND | |
| 54. ONTARIO, CA | |
| 55. ORLANDO | |
| 56. PENSACOLA | |
| 57. PHOENIX | |

CENTROAMÉRICA

- | |
|------------------------------|
| 67. GUATEMALA, GUATEMALA |
| 68. EL SALVADOR, EL SALVADOR |
| 69. SAN JOSÉ, COSTA RICA |



CÓDIGO COMPARTIDO CON FRONTIER

El año pasado comenzamos las operaciones en código compartido con Frontier. Por medio de éste, nuestros pasajeros mexicanos pueden visitar destinos adicionales en los Estados Unidos y los clientes americanos tienen la oportunidad de viajar a nuevas ciudades en México.

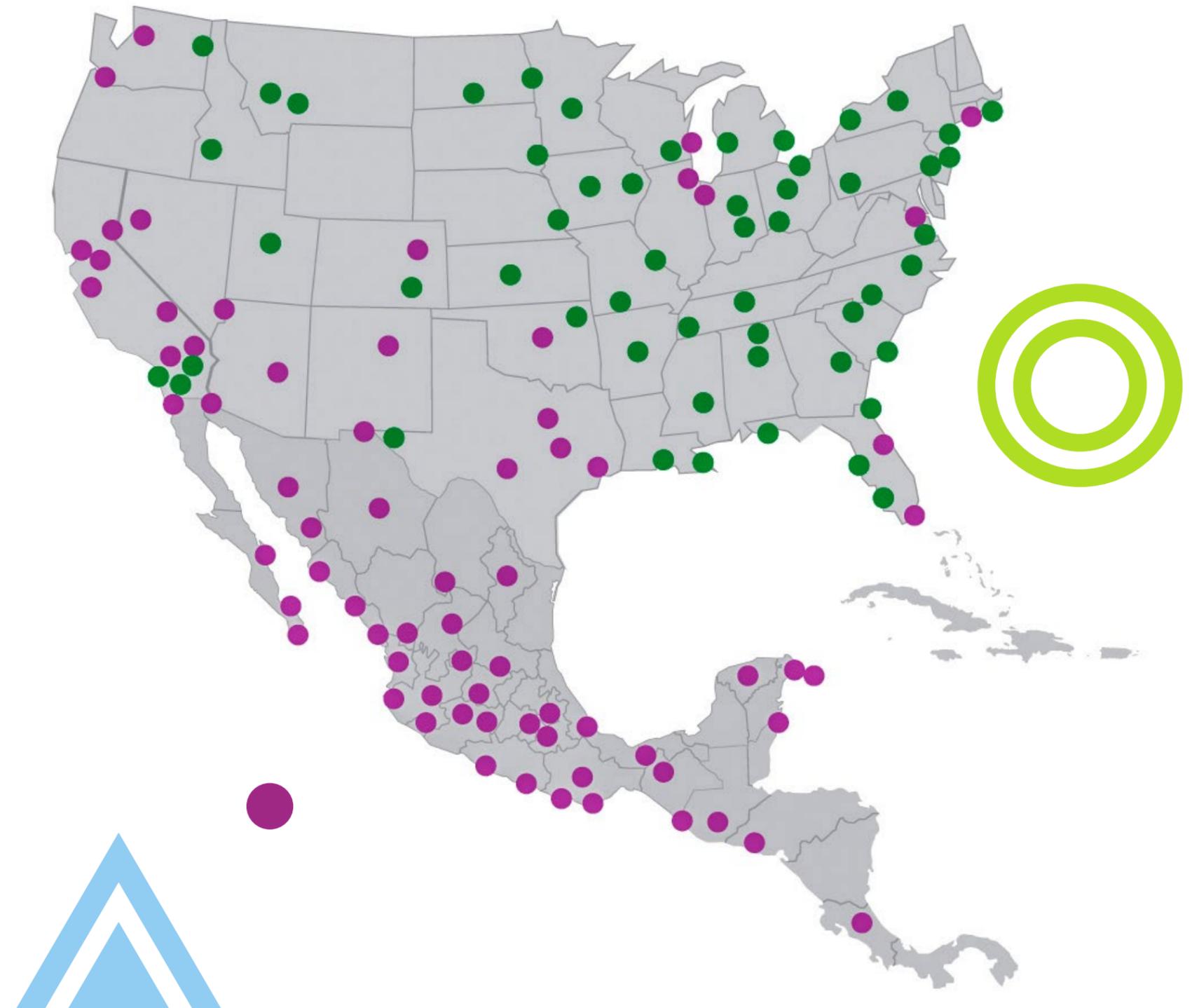
Este acuerdo tiene beneficios importantes para Volaris:



volaris



FRONTIER
LOW FARES DONE RIGHT





8
A319

58
A320

16
A321

FLOTA

Nuestra flota está compuesta de 82 aeronaves con una edad promedio de cinco años; es una de las más modernas del país.

Cada aeronave tiene un promedio de 186 asientos y el 77% tiene *sharklets*, dispositivos aerodinámicos que reducen el consumo de combustible en aproximadamente un 4% y previenen las emisiones de alrededor de 18,000 toneladas de CO₂.

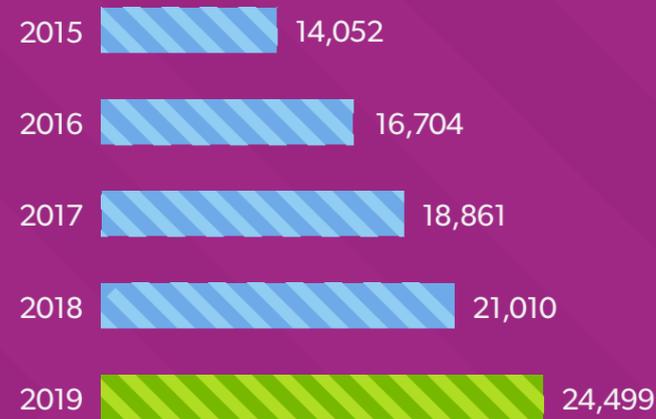
En 2019 incorporamos cinco aeronaves A320 NEO y A321 NEO a nuestra flota. Estas aeronaves tienen la tecnología más moderna para aumentar su ecoeficiencia; reducen el consumo anual de combustible en un 15%, así como las emisiones de CO₂ en 5,000 toneladas y de gases NOx en 50%, por aeronave. Además, disminuyen la huella de sonido en un 50%, comparado con aeronaves anteriores.



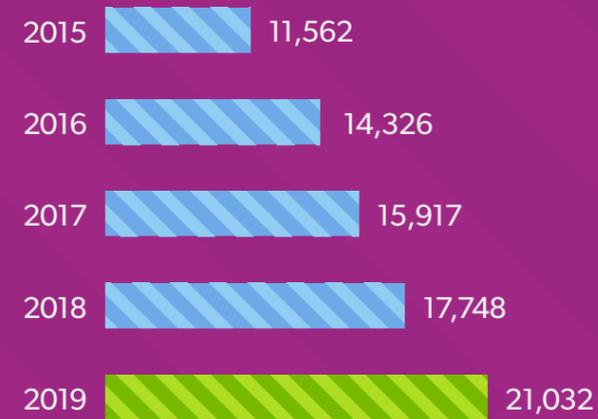
Volaris fue la primera aerolínea en operar aeronaves NEO en América del Norte. Actualmente, 28% de la flota son NEO's.

RESULTADOS 2019

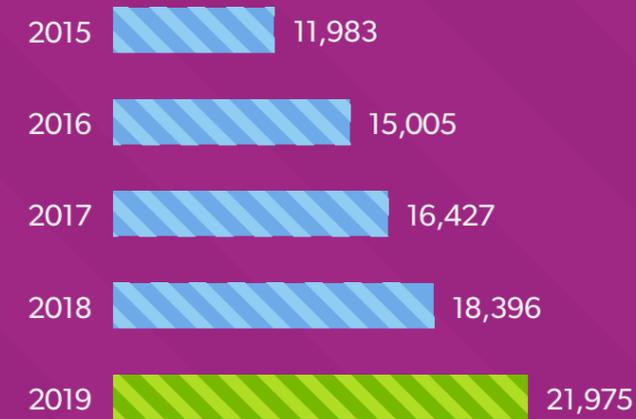
Asientos disponibles por milla
(ASMs, millones)



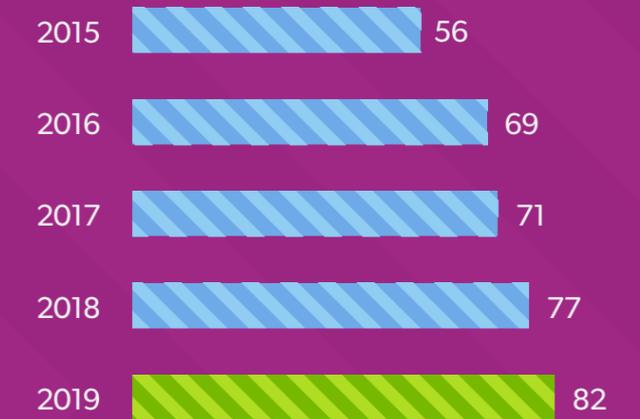
Pasajeros por milla
(RPMs, millones)



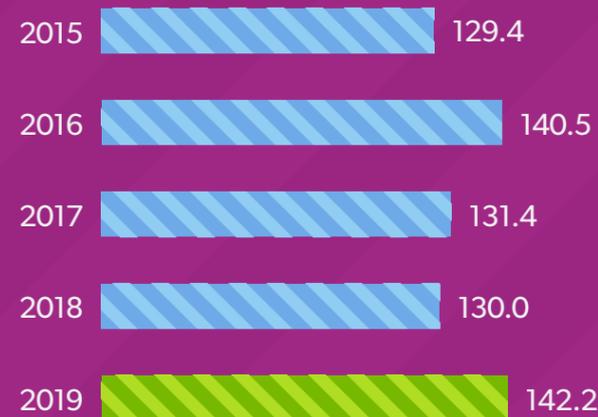
Pasajeros
(Miles)



Aeronaves



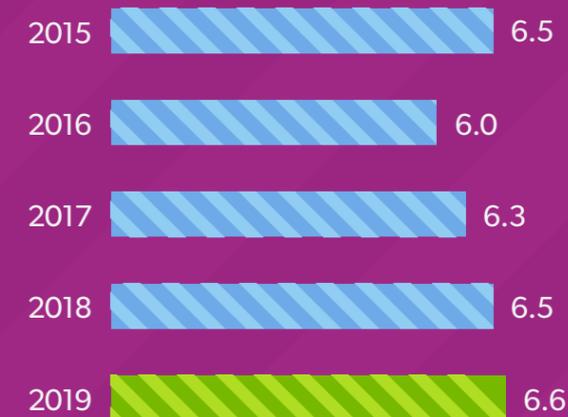
Ingresos operativos totales por asiento milla disponible
(TRASM, MXN centavos)



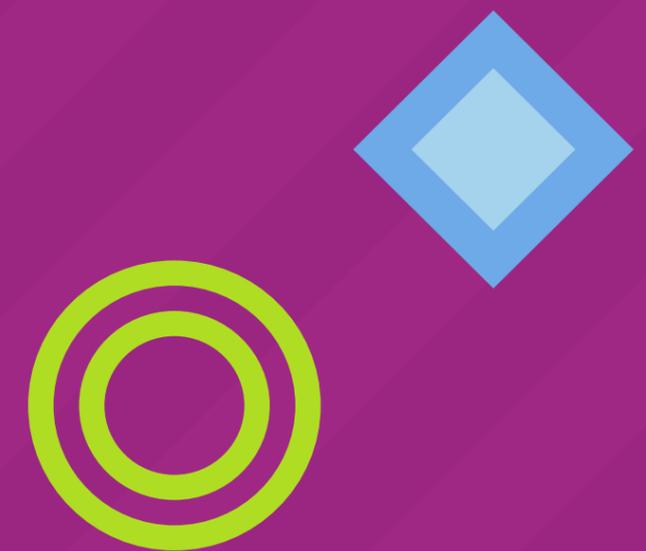
Ingresos totales por servicios adicionales por pasajero
(MXN)



Costo por milla disponible
(CASM*, centavos de dolar)



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



VENTAJAS COMPETITIVAS

AEROLÍNEA PÚBLICA CON LOS COSTOS UNITARIOS MÁS BAJOS

Desde 2018, en Volaris nos centramos en desarrollar una estrategia de costos bajos que nos permita superar, en primer lugar, los desafíos que surgen por el aumento de los precios del petróleo y, por otro, continuar con nuestro plan de abrir más rutas directas punto a punto, teniendo en cuenta las necesidades de los pasajeros y ofreciéndoles tarifas más bajas, incluso más que las de los autobuses.

Además, la demanda de tráfico interno de nuestro mercado principal, los pasajeros que visitan a amigos y familiares (VFR), crece a un ritmo mayor que la economía. Por lo tanto, nuestro modelo de negocio único es el más adecuado para aumentar el tráfico de pasajeros que vuelan dentro de México y hacia Estados Unidos y Centroamérica.

ESTRATEGIA DE CAMBIO DE AUTOBÚS

Nos mantenemos fieles a nuestra creencia fundamental: hacer que los viajes aéreos sean accesibles para todos. Por lo tanto, nuestra estrategia de cambio de autobús a avión es una prioridad y hemos agregado nuevas opciones de pago para atraer a más pasajeros con menores ingresos, como aprobaciones inmediatas de créditos en línea, pagos diferidos para clientes de Estados Unidos, entre otros.



POTENCIAL DE CRECIMIENTO

Debido a nuestra estrategia de bajo costo, la creciente población de jóvenes y la clase media emergente, Volaris tiene un enorme potencial de crecimiento. Asimismo, hemos demostrado nuestra capacidad para estimular la demanda a través de las tarifas más bajas, lo que hace que volar sea asequible para más personas.

**33 millones de pasajeros
potenciales, una oportunidad
de crecimiento del 48%.**

LA AEROLÍNEA MÁS GRANDE DE MÉXICO



En 2019 nos convertimos en la aerolínea líder en México al transportar a un récord de 21.97 millones de pasajeros.

TRASM incrementó 9% en 2019 vs. 2018, siguiendo una trayectoria de aumentos trimestrales secuenciales.

41% de nuestras rutas no tienen competencia de aerolíneas; en estas rutas solo competimos contra autobuses.

Los ingresos totales por servicios adicionales aumentaron 33% año vs. año y representaron el 34% de los ingresos operativos totales.

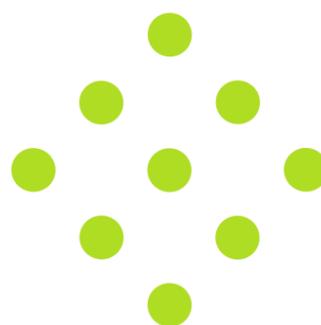
Al 31 de diciembre de 2019, el efectivo y equivalentes de efectivo fue de Ps. \$7,980 millones, Ps. \$2,100 millones más que el año pasado, lo que representa el 23% de los ingresos operativos de los últimos doce meses.

Aumentamos 17% los ASMs durante 2019; principalmente debido a la capacidad saludable generada por una mejor utilización de los activos existentes.

Alcanzamos un CASM sin combustible en todo el año de USD 3.9 centavos como resultado de nuestro constante enfoque de ahorro de costos en toda la compañía. El CASM total en dólares para 2019 disminuyó 3% vs. 2018, compensando por completo el aumento del costo promedio de combustible por galón durante el año.

Volaris finalizó el año con una generación positiva de flujo de efectivo operativo, alcanzando Ps. \$9,500 millones para 2019.

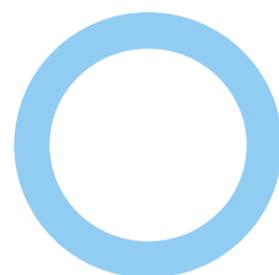
GOBIERNO CORPORATIVO



Nuestro gobierno corporativo cumple con las mejores prácticas internacionales.

CONSEJO Y COMITÉS

Los miembros del Consejo fueron elegidos en nuestra Asamblea General Ordinaria Anual de Accionistas, que se llevó a cabo el 2 de abril de 2020. Nuestros estatutos especifican que debe estar compuesto por máximo 21 miembros; y se requiere que al menos 25% sean independientes, de conformidad con la Ley del Mercado de Valores de México. El Consejo de Administración está compuesto por 14 directores propietarios y 4 suplentes, de los cuales 9 propietarios y 2 suplentes son independientes; es decir, el 64%. Todos los miembros son profesionales con amplia experiencia y conocimientos en sectores como aviación, negocios, mercadotecnia, finanzas y economía.



CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

CONSEJEROS PROPIETARIOS

Brian H. Franke
PRESIDENTE DEL CONSEJO

William A. Franke
MIEMBRO

Marco Baldocchi Kriete
MIEMBRO

Enrique Javier Beltranena Mejicano
MIEMBRO

Harry F. Krensky
MIEMBRO

Mónica Aspe Bernal
MIEMBRO INDEPENDIENTE

William Dean Donovan
MIEMBRO INDEPENDIENTE

José Luis Fernández Fernández
MIEMBRO INDEPENDIENTE

Joaquín Alberto Palomo Déneke
MIEMBRO INDEPENDIENTE

John Slowik
MIEMBRO INDEPENDIENTE

Alfonso González Migoya
MIEMBRO INDEPENDIENTE

Ricardo Maldonado Yáñez
MIEMBRO INDEPENDIENTE

Stanley L. Pace
MIEMBRO INDEPENDIENTE

Guadalupe Phillips Margain
MIEMBRO INDEPENDIENTE

Jaime Esteban Pous Fernández
SECRETARIO, NO MIEMBRO

Isela Cervantes Rodríguez
PROSECRETARIA, NO MIEMBRO

CONSEJEROS SUPLENTE

Andrew Broderick
SUPLENTE

Rodrigo Antonio Escobar Nottebohm
SUPLENTE

José Carlos Silva Sánchez-Gavito
SUPLENTE

Eugenio Macouzet de León
SUPLENTE

COMITÉ DE AUDITORÍA Y PRÁCTICAS SOCIETARIAS

José Luis Fernández Fernández
PRESIDENTE

John A. Slowik
Joaquín Alberto Palomo Déneke
MIEMBROS

Jaime Esteban Pous Fernández
SECRETARIO, NO MIEMBRO

Isela Cervantes Rodríguez
PROSECRETARIA, NO MIEMBRO

José Carlos Silva Sánchez-Gavito
SUPLENTE

COMITÉ DE COMPENSACIONES Y NOMINACIONES

Marco Baldocchi Kriete
PRESIDENTE

Harry F. Krensky
Enrique Javier Beltranena M.
Brian H. Franke
MIEMBROS

Ricardo Maldonado Yáñez
SECRETARIO, NO MIEMBRO

Eugenio Macouzet de León
PROSECRETARIO, NO MIEMBRO

Rodrigo Antonio Escobar
Nottebohm
SUPLENTE

EQUIPO DIRECTIVO

Enrique Javier Beltranena Mejicano
PRESIDENTE EJECUTIVO Y DIRECTOR GENERAL

Holger Blankenstein
VICEPRESIDENTE EJECUTIVO COMERCIAL
Y DE OPERACIONES DE LA AEROLÍNEA

Jaime E. Pous Fernández
VICEPRESIDENTE SENIOR JURÍDICO
Y DE ASUNTOS CORPORATIVOS

José Luis Suárez Durán
VICEPRESIDENTE SENIOR DE OPERACIONES

Sonia Jerez Burdeus
VICEPRESIDENTE DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS

Carolyn Prowse
VICEPRESIDENTE COMERCIAL

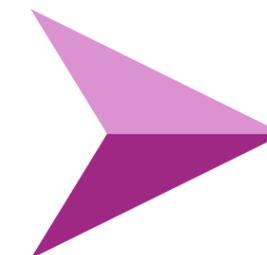


OPERACIONES ÉTICAS

Todas nuestras operaciones se rigen por el Código de Ética, que incluye todos los valores, estándares, conductas y cultura Volaris que guían el comportamiento diario de los Embajadores.

Los temas principales que aborda el Código son la protección de los Derechos Humanos, la promoción de igualdad de oportunidades, servicio a clientes, competencia libre y justa en el mercado, lineamientos anticorrupción y antisoborno, así como cumplimiento regulatorio.

Además, hemos implementado diversas políticas que garantizan la integridad de nuestras operaciones. Con el fin de brindar servicios que aseguren prácticas transparentes, nos alineamos a los requerimientos de la Ley de Prácticas Corruptas en el Extranjero (FCPA).

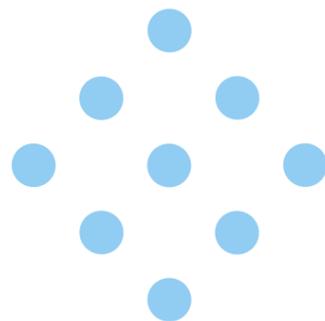




PROGRAMA CORPORATIVO DE SUSTENTABILIDAD

Reforzamos nuestro compromiso con el futuro de las nuevas generaciones al crear el contexto ideal para que la aviación de ultra bajo costo continúe siendo un motor de desarrollo y una fuente de empleo por muchos años más.

Nuestros objetivos de negocio y estrategia de sustentabilidad están alineados a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Organización de las Naciones Unidas.



Enfoque Económico y Gobierno Corporativo

- A Estrategia de Negocio
- B Estructura de Gobierno
- C Asuntos Corporativos
- D Cadena de Valor



Enfoque Cuidado de las Personas

- A Relaciones, Prácticas y Bienestar de nuestros Embajadores
- B Derechos Humanos y Relaciones con la Comunidad
- C Bienestar de nuestros Clientes, Privacidad y Seguridad de Datos Personales



Enfoque Cuidado del Planeta

- A Cumplimiento y Reporteo
- B Política Integral de Protección al Medio Ambiente #CielitoLimpio
- C Gestión de Consumo de Combustible



DESTACADOS

Para mayor información acerca de nuestras iniciativas de sustentabilidad, por favor visita nuestro Informe de Sustentabilidad en: <http://ir.volaris.com/English/home/default.aspx>

2019

Miembros del IPC Sustentable de la Bolsa Mexicana de Valores

-6%



Consumo de combustible vs. 2018; equivalente a no consumir 37.9 millones de galones

10° año consecutivo con el Distintivo Empresa Socialmente Responsable

32,467



Bonos de carbono certificados comprados desde 2015

106

Sueños cumplidos a niñas, niños y adolescentes con alguna enfermedad crónica o terminal



-17%



Emisiones de CO₂ por pasajero kilómetro transportado (2012-2019)

513

#VoluntariosVolaris, quienes beneficiaron a 1,973 personas

Certificación en Sistemas de Gestión Ambiental y de Calidad ISO 14001 e ISO 9001

314

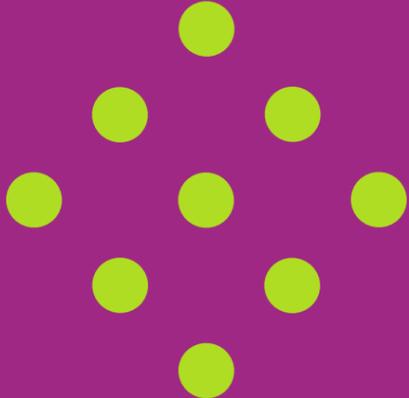
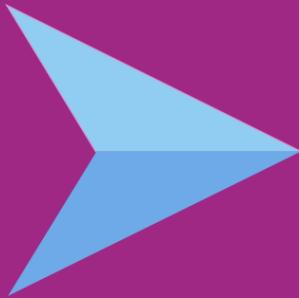
Órganos y tejidos transportados con CENATRA desde 2009

265



Boletos de avión donados con el Programa Avión Ayuda Volaris para personas vulnerables

Top Member en la implementación de *The Code* (ECPAT)



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



RESULTADOS DE OPERACIÓN

Descripción de Nuestros Principales Rubros

INGRESOS OPERATIVOS

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

INGRESOS 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 2019, aproximadamente el 67% del total de nuestros ingresos operativos derivó de las tarifas cobradas a nuestros pasajeros. Los ingresos por pasajero se basan en nuestra capacidad, factor de ocupación y en la Tarifa promedio por pasajero reservado. Nuestra capacidad se mide en términos de ASMs que representa el número de asientos que ponemos a disposición en nuestras aeronaves multiplicados por el número de millas voladas por esos asientos. El factor de ocupación o el porcentaje de nuestra capacidad utilizado por nuestros clientes se calcula dividiendo RPMs entre ASMs. La Tarifa promedio por pasajero reservado representa el ingreso operativo total de los pasajeros, dividido entre los pasajeros reservados.

Aproximadamente 30% de nuestros ingresos operativos fueron derivados de otros ingresos por pasajero en 2019. Otros ingresos por pasajero incluyen, pero no se limitan a, cargos cobrados por exceso de equipaje, reservaciones a través de nuestro centro de atención telefónica o agencias de terceros, selección de asientos anticipada, cambio de itinerario, VClub y fletamentos. Estos son reconocidos como ingreso cuando el servicio de transporte de pasajero es prestado por la Compañía o cuando el boleto no reembolsable caduque en la fecha del viaje itinerado.

OTROS INGRESOS POR SERVICIOS

Nuestros otros ingresos por servicios más importantes incluyen los relacionados con: (i) ingreso no pasajero que se describen a continuación, y (ii) servicios de carga. En 2018 generamos aproximadamente Ps.1.1 mil millones, o 3% del total de nuestros ingresos operativos de otros ingresos por servicios.

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

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

La siguiente tabla muestra cada uno de los elementos del estado consolidado de resultados para cada uno de los periodos señalados como un porcentaje de nuestro total de ingresos operativos para dicho periodo.

Los ingresos provenientes de nuestras operaciones internacionales representaron el 30%, 32% y 29% del total de nuestros ingresos en 2017, 2018 y 2019 respectivamente, y los ingresos provenientes de nuestras operaciones nacionales representaron el 70%, 68% y 71% del total de nuestros ingresos en 2017, 2018 y 2019, respectivamente.

(1) Adoptamos la NIIF 16 en la fecha efectiva requerida al 1 de enero de 2019 usando el método de adopción retrospectivo total, con el objetivo de proveer información para comparación de resultados en todos los periodos presentados, reconociendo el efecto de esta adopción en las utilidades retenidas al 1 de enero de 2017.

	AL 31 DE DICIEMBRE DE		
	2017 Ajustado ⁽¹⁾	2018 Ajustado ⁽¹⁾	2019
Ingresos operativos:			
Ingresos pasajero:			
Ingresos tarifa	72%	68%	67%
Otros ingresos	25%	29%	30%
Otros ingresos por servicios:			
Otros ingresos por servicios adicionales	3%	3%	3%
Carga	0%	0%	0%
Instrumentos financieros no derivados	0%	0%	0%
Total de ingresos operativos	100%	100%	100%
Otros ingresos operativos	0%	(2)%	(1)%
Gasto de combustible, neto	29%	37%	33%
Gastos de navegación, aterrizaje y despegue	16%	17%	15%
Depreciación de activos por derecho de uso	14%	15%	14%
Salarios y beneficios	11%	11%	10%
Gastos de mantenimiento	6%	5%	4%
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	7%	5%	4%
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo	6%	4%	3%
Otros gastos operativos	4%	4%	3%
Depreciación y amortización	2%	2%	2%
Total de gastos operativos, neto	95%	98%	87%
Utilidad de operación	5%	2%	13%
Ingresos financieros	0%	1%	1%
Costos financieros	(6)%	(7)%	(7)%
Utilidad cambiaria, neta	3%	0%	4%
Utilidad (pérdida) antes de impuestos a la utilidad	2%	(5)%	11%
Impuestos a la utilidad	(1)%	1%	(3)%
Utilidad (pérdida) neta	1%	(3)%	8%

Reconocimiento de ingresos

GENERAL

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

Por lo tanto, la clasificación de ciertos ingresos adicionales en el Estado de Resultados cambia con la adopción de la NIIF 15, ya que se consideran como parte de una sola obligación de cumplimiento de proporcionar el transporte de pasajeros. Hemos ajustado nuestros estados financieros al 1 de enero de 2016 y 2017, para efectos comparables.

INGRESO PASAJERO

Los ingresos por servicios de transporte aéreo de pasajeros se reconocen cuando se presta el servicio o cuando el boleto no reembolsable expira en la fecha itinerada del viaje. Las ventas de boletos son inicialmente reconocidas en el pasivo dentro del rubro de "ventas de transportación no utilizada". En el momento en que se proporciona el servicio de transportación correspondiente, o cuando el boleto no reembolsable expira en la fecha de itinerario, se reconoce el ingreso devengado y la cuenta de pasivo es reducida por el

mismo monto. Todos los boletos de Volaris son no reembolsables y están sujetos a cambios mediante el pago de un cargo adicional. Volaris no cuenta con un programa de viajero frecuente.

Los ingresos pasajero más significativos incluyen los ingresos generados de: i) tarifa, y ii) otros ingresos adicionales pasajero. Los otros ingresos adicionales pasajero incluyen, pero no se limitan a exceso de equipaje, reservaciones a través del centro de atención telefónica o agencias de terceros, selección de asientos anticipada, cambios de itinerario e ingresos "charter". Estos son reconocidos como ingreso cuando se presta el servicio o cuando los boletos no reembolsables expiran en la fecha del itinerario programada.

Volaris también clasifica como otros ingresos pasajeros a los ingresos provenientes de la membresía "V Club" y otros servicios similares, los cuales son reconocidos como ingreso en la vigencia en que el servicio es prestado, como una modificación de los boletos vendidos a miembros V Club.

Los boletos vendidos por otras aerolíneas, tales como Frontier en donde la Compañía proporciona el transporte se reconocen como ingresos de pasajeros cuando se presta el servicio.

La Compañía vende ciertos boletos con vuelos de conexión con uno o más segmentos operados por sus otras aerolíneas asociadas. Para los segmentos operados por sus otras aerolíneas asociadas, la Compañía ha determinado que actúa como un agente en nombre de las otras aerolíneas, ya que es responsable de su parte del contrato (es decir, el transporte del pasajero). La Compañía, como agente, reconoce los ingresos dentro de otros ingresos operativos al momento del viaje por el monto basado en el prorrateo de millas aéreas de cada Compañía para cualquier segmento volado por otras aerolíneas.

INGRESOS NO RELACIONADOS CON EL INGRESO PASAJERO

Nuestros otros ingresos no relacionados con el ingreso pasajero más importantes 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 reservaciones de hotel, seguros de viajero, renta de autos y espacios de publicidad para terceras partes. Estos ingresos son reconocidos en la fecha en que el servicio es prestado.

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

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

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

Gastos operativos, neto

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

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

Gasto de combustible, neto. El combustible para las aeronaves es nuestro mayor gasto operativo. Este costo incluye el costo del combustible, los impuestos respectivos, cargos por abastecimiento y los cargos de flete. Adicionalmente, incluye las pérdidas y ganancias relacionadas con los instrumentos financieros derivados utilizados para fines de cobertura sobre el precio del combustible, así como pérdidas y ganancias resultantes de instrumentos financieros no derivados.

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

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

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

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

Adoptamos la NIIF 16 en la fecha obligatoria, 1 de enero de 2019, utilizando el método retrospectivo total comenzando en enero 1 de 2017. Esto generó aproximadamente Ps.23.5 mil millones de activos por derecho de uso y Ps.32.7 mil millones de pasivos por arrendamiento a dicha fecha. Vea la nota 1x de nuestros Estados Financieros Consolidados Auditados para más detalles.

Salarios y beneficios. Los gastos de sueldos y beneficios incluyen los sueldos, compensaciones por hora, la cobertura de gastos médicos para los empleados y la compensación variable que es proporcionada a los empleados por sus servicios, así como los gastos relacionados con los planes de prestaciones a empleados y los correspondientes impuestos.

Gastos de 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 de arrendamientos variables de equipo de vuelo. Los gastos variables de aeronaves y motores consisten en determinar que probablemente no recuperaremos parcial o totalmente los depósitos de mantenimiento que pagamos al arrendador como depósitos de mantenimiento, por lo que registramos dichas cantidades en los resultados de operaciones como rentas adicionales de la aeronave (rentas suplementarias) a partir del momento en que hacemos la determinación del plazo remanente del arrendamiento. El gasto variable de arrendamiento de aeronaves y motores también incluye el costo estimado de retorno de nuestra flota, que en ningún caso tiene relación a los mantenimientos mayores programados. El costo del retorno se reconoce con base en una línea recta como un componente de la renta suplementaria.

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

(1) Las cantidades en pesos fueron convertidas a dólares solo para conveniencia del lector a una tasa de Ps.18.8452 por EUA\$1.00 de acuerdo con el tipo de cambio para solventar obligaciones denominadas en dólares pagaderas en México al día 31 de diciembre de 2019. Dichas conversiones no deberán considerarse como declaraciones que las cantidades en pesos en realidad representan dichas cantidades en dólares o que pueden convertirse a dólares al tipo de cambio indicado o a cualquier otro tipo de cambio.

(2) En la adopción del NIIF 16 aplicamos el nuevo estándar en la fecha efectiva requerida al 1 de enero de 2019 usando el método de adopción retrospectivo total, con el objetivo de proveer para comparación de resultados en todos los periodos presentados, reconociendo el efecto de las utilidades retenidas al 1 de enero de 2017.

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 que son amortizados durante el periodo más corto entre el próximo evento de mantenimiento mayor o la vigencia restante del arrendamiento contractual respecto de la aeronave de que se trate. Estos eventos de mantenimiento mayor se realizan con base en la edad y utilización de nuestra flota.

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

	AL 31 DE DICIEMBRE DE			
	2017 Ajustado ⁽²⁾	2018 Ajustado ⁽²⁾	2019	2019
	(En Ps. centavos)		(En U.S. \$ centavos) ⁽¹⁾	
Otros ingresos operativos	(0.5)	(3.0)	(1.3)	(0.1)
Gasto de combustible, neto	38.5	48.2	47.7	2.5
Gastos de navegación, aterrizaje y despegue	21.2	21.8	20.9	1.1
Depreciación de activos por derecho de uso	18.2	19.2	19.2	1.0
Salarios y beneficios	15.0	14.9	14.7	0.8
Gastos de mantenimiento	7.4	7.2	6.0	0.4
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	9.0	7.1	5.9	0.3
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo	7.6	4.6	3.9	0.2
Otros gastos operativos	5.5	5.0	4.5	0.2
Depreciación y amortización	2.9	2.4	2.8	0.2
Total de gastos operativos, neto	124.8	127.4	124.3	6.6

TENDENCIAS Y FACTORES INCIERTOS RELACIONADOS CON NUESTRO NEGOCIO

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

Condiciones Económicas en México. Con base en la información que fue publicada antes de la pandemia del COVID-19 se espera que el PIB de México tenga un crecimiento de entre el 2.15% anual, durante los próximos diez años, según el Banco de México, cuyo estimado es en línea del crecimiento anual esperado para los EUA durante el mismo período según lo informado por la Reserva Federal de dicho país. Para mayor información ver la sección “Factores de Riesgo”.

En cuanto a la dinámica de la población al 2015, de acuerdo con la encuesta intercensal del INEGI, alrededor del 36% de la población mexicana se encontraba por debajo de los 20 años de edad, lo que nos beneficia al proporcionar una base sólida de crecimiento de clientes potenciales. La inflación en México durante 2019 fue de 2.83%, según el INEGI. Al 31 de diciembre de 2019, las reservas internacionales ascendían a EUA\$189,749 mil millones.

Competencia. La industria del transporte aéreo es altamente competitiva. Los principales factores de competencia en la industria aérea son las tarifas aéreas, el precio total, los horarios de vuelo, el tipo de aeronave, las amenidades y los servicios relacionados

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

Nuestras principales ventajas competitivas son nuestras bajas tarifas y nuestro enfoque en viajeros VFR, en los viajeros de negocios preocupados por el costo de viaje y personas que realizan viajes de placer. Las bajas tarifas se facilitan debido a nuestro bajo CASM de Ps.124.3 centavos (EUA \$6.45 centavos) el cual creemos que fue el CASM más bajo en Latinoamérica en 2019 comparado con el de Avianca de EUA\$15.3 centavos, Azul de EUA\$10.6 centavos, Copa de EUA\$9.40 centavos, el de Gol de EUA\$9.0 centavos, al de Grupo Aeroméxico de EUA\$10.80 centavos y al de LATAM de EUA\$10.50 centavos. También tenemos menores costos que nuestros competidores de mercado que cotizan en bolsas de valores de EUA, incluyendo Alaska Air, con CASM de EUA\$11.58 centavos, American con CASM de EUA\$14.85 centavos, Delta con CASM de EUA \$14.67 centavos, Jet Blue con CASM de EUA\$11.43 centavos, Southwest Airlines con CASM de EUA\$12.38 centavos y United con CASM de EUA\$13.67 centavos.

Nuestros principales competidores en el mercado nacional son Grupo Aeroméxico, Interjet y VivaAerobús. Interjet y VivaAerobús son aerolíneas de bajo costo en México. En 2019, las aerolíneas de bajo costo en México (incluyendo Volaris), conjuntamente, tuvimos el 71% del mercado nacional, basado en segmentos de vuelo de pasajeros. Nosotros obtuvimos el 31% del mercado nacional, lo que nos colocó en primer lugar, de acuerdo con los datos proporcionados por la AFAC.

Así mismo, enfrentamos competencia nacional por parte de las alternativas de transporte terrestre, principalmente de compañías de autobuses. Los servicios ferroviarios de pasajeros en México son limitados. Existe una industria importante del autobús en México, con segmentos de pasajeros de aproximadamente 3.09 mil millones en 2018, de los cuales aproximadamente 83 millones fueron segmentos de pasajeros ejecutivos y de lujo, de acuerdo a la Dirección General de Autotransporte Federal, la cual incluye viajes de corta y larga distancia. Establecemos tarifas promocionales en precios menores que las tarifas de los autobuses para rutas similares con la intención de estimular la demanda de servicios aéreos entre pasajeros que han viajado largas distancias en autobús. Creemos que un pequeño cambio de los pasajeros que viajan en autobús a pasajeros que viajen por aeronave incrementaría dramáticamente el número de pasajeros en las líneas aéreas y tendría como consecuencia que las estadísticas per cápita en México fueran más similares a aquellas de otros países en América.

Nuestros principales competidores en las rutas internacionales entre México y los EUA son Grupo Aeroméxico, Alaska Air, Delta, JetBlue, Southwest Airlines y United. Hemos crecido rápidamente

en el mercado internacional desde que iniciamos operaciones en dicho mercado en 2009, alcanzando el 7.8% de participación en el mercado en las rutas que operamos y un 11.5% de participación considerando todas las rutas entre México y los EUA en 2019 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. En particular, en 2008, la demanda de servicios de transporte aéreo fue significativamente afectada por la grave recesión económica y por los precios récord del combustible. Creemos, sin embargo, que la demanda de viajes de negocios ha sido históricamente más sensible a las presiones económicas que la demanda por los viajes de placer y viajes VFR de bajo costo, los cuales son los mercados primarios que atendemos.

Combustible. El combustible representa el mayor gasto operativo para la mayoría de las aerolíneas, incluyendo la nuestra. El costo de combustible fue del 31%, 38% y 38% de nuestros costos de operación totales en 2017, 2018 y 2019, respectivamente. La dis-

ponibilidad del combustible y el precio del mismo se encuentran sujetos a la capacidad de refinación, periodos de mayor y menor oferta y demanda de los productos derivados del petróleo, así como a factores económicos, sociales y políticos, y otros eventos que ocurren en el mundo, los cuales no podemos ni controlar, ni predecir con precisión. Una importante parte de nuestro combustible viene de fuentes de refinación ubicadas en México.

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2019, la Compañía mantuvo un monto nominal de opciones asiáticas de compra de combustible US Gulf Coast Jet Fuel 54 designadas para cubrir 13,492 mil galones de combustible. Dichas coberturas representan una parte del consumo proyectado para el cuarto trimestre de 2019.

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2019, la Compañía designo un nominal de opciones de collares de costo cero US Gulf Coast Jet fuel 54 designadas para cubrir 70,136 mil de galones de combustible, respectivamente, los cuales representan una porción del consumo proyectado para el tercer trimestre 2019 y el año 2020, respectivamente.

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2018, la Compañía mantuvo un monto nominal de opciones asiáticas de compra de combustible US Gulf Coast Jet fuel 54 designadas para cubrir 45.6 millones galones de combustible. Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2017, la Compañía designo un nominal de opciones asiáticas de compra de US Gulf Coast Jet fuel 54 designadas para cubrir 61.1 millones galones de combustible.

Al 31 de diciembre de 2019 compramos combustible en México conforme a los términos del contrato de servicios celebrado con ASA, y el combustible en los EUA conforme a los términos de los

contratos de servicios celebrados con WFS, Shell, Uno Petrol, Uno El Salvador, BP Products North America y Chevron. El costo y la disponibilidad futura del combustible no se pueden predecir con precisión.

Pérdidas y ganancias cambiarias. Pérdidas y ganancias cambiarias. La mayoría de nuestros ingresos son generados en pesos, aunque para los años terminado el 31 de diciembre de 2017, 2018 y 2019, el 30%, 32% y 29% de nuestros ingresos provinieron de operaciones en los EUA y Centroamérica, respectivamente. La cobranza en dólares representó el 40%, 38% y el 43% de nuestra cobranza total en 2017, 2018 y en 2019, respectivamente. La mayoría de nuestros costos operativos están denominados o indexados en dólares, constituyendo el 71%, 73% y el 72% de nuestros gastos operativos totales en 2017, 2018 y en 2019. Nuestros gastos operativos clave denominados en dólares incluyen el combustible, la renta de equipo de vuelo y los costos de mantenimiento.

Manejamos nuestro riesgo cambiario mediante una política que tiene como objetivo igualar, en la medida de lo posible, los ingresos y los pagos locales en cada divisa. La mayoría de los fondos excedentes se convierten en dólares. Sin embargo, nos encontramos expuestos a las fluctuaciones de los tipos de cambio entre el peso y el dólar.

Al 31 de diciembre de 2017, 2018 y 2019 nuestra posición neta de pasivos monetarios denominados en dólares fue de EUA\$1.2 mil millones, EUA\$ 1.7 mil millones y EUA\$1.7 mil millones, respectivamente. Como resultado de la apreciación o depreciación del peso frente al dólar en 2017, 2018 y 2019, según sea caso y nuestra posición neta de pasivos denominados en dólares, registramos una ganancia (pérdida) cambiaria neta de Ps.0.7 mil millones, Ps.(0.1) mil millones y Ps.1.4 mil 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. Los trabajos de mantenimiento de la flota pueden implicar revisiones de ingeniería de ciclo corto, por ejemplo, revisiones de componentes, revisiones mensuales, revisiones anuales de fuselaje, pruebas de mantenimiento y de motor periódicas, entre otros. Los costos de mantenimiento y reparación tanto para el mantenimiento rutinario como para el no rutinario, se dividen en tres categorías generales:

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

los costos de mantenimiento exhaustivo y reparaciones mayores se capitalizan, cuando se incurren, como mejoras a los activos arrendados y se amortizan en el Estado Consolidado de Resultados durante el periodo más corto entre el próximo evento de mantenimiento mayor o la vigencia restante del arrendamiento contractual respecto de la aeronave de que se trate.

- (iii) **Servicio a componentes.** El mantenimiento mayor de los motores se proporciona de conformidad con un contrato de horas de vuelo de motor, que garantiza un costo fijo por hora de vuelo, ofrece una cobertura diversa para los motores, limita el costo de daños ocasionados por objetos externos, garantiza la protección contra incrementos anuales y otorga un crédito anual para los materiales de desecho. También tenemos un contrato de cobro por hora trabajada (*power-by-hour-agreement*) para los servicios de componentes, el cual garantiza la disponibilidad de refacciones para las aeronaves de nuestra flota cuando se requieran y ofrece el acceso a componentes que cumplen con las condiciones de devolución establecidas en los contratos de arrendamiento de las aeronaves, sin que esto constituya un costo adicional al momento de la devolución de los equipos. El costo de mantenimiento relacionado con estos contratos se registra mensualmente en los estados consolidados de resultados.

Debido a la joven edad de nuestra flota (un promedio de aproximadamente 5 años al 31 de diciembre de 2019), los gastos de mantenimiento en 2017, 2018 y 2019 se mantuvieron relativamente bajos. Para los años terminados el 31 de diciembre de 2017, 2018 y 2019, capitalizamos eventos relevantes de mantenimiento como parte de mejoras al equipo de vuelo arrendado por un monto Ps.529.3, Ps.676.5 millones y Ps.659.1 millones, respectivamente. Para los años terminados el 31 de diciembre de 2017, 2018 y 2019, la amortización

de estos gastos diferidos de mantenimiento mayor fue de Ps. 382.7 millones, Ps.313.5 millones y Ps.450.4 millones, respectivamente. La amortización de los gastos de mantenimiento diferidos se incluye en la depreciación y amortización y no como gastos de mantenimiento, según se describe en “-Análisis de las Políticas Contables Críticas”. En 2017, 2018 y 2019, los costos de mantenimiento resultaron en Ps.1.4 mil millones, Ps.1.5 mil millones y Ps.1.5 mil millones, respectivamente. A medida que pase el tiempo, esperamos que los gastos de mantenimiento incrementen en términos absolutos. El monto total de los costos totales de mantenimiento y la amortización de los gastos de mantenimiento mayor se encuentran sujetos a diversas variables futuras tales como la utilización diaria promedio por aeronave, el tamaño y la composición de la flota, así como la frecuencia de mantenimiento no planeado y sus costos reales. En consecuencia, no podemos cuantificar con certeza los gastos futuros de mantenimiento para un periodo de tiempo significativo. Sin embargo, estimamos que, con base en nuestros eventos de mantenimiento programados, los gastos de mantenimiento actuales y los gastos de amortización relacionados con el mantenimiento serán de aproximadamente Ps.2.6 mil millones (EUA\$127 millones) en el año 2020.

Obligaciones de depósitos de mantenimiento. Los términos de nuestros contratos de arrendamiento nos obligan a pagar depósitos de mantenimiento por anticipado a los arrendadores, como garantía para la realización de los trabajos de mantenimiento mayor, lo que nos lleva a registrar depósitos de mantenimiento pagados por anticipado, los cuales se reconocen en el estado consolidado de posición financiera. Como resultado de lo anterior, los costos en efectivo de los eventos de mantenimiento mayor son pagados con anticipación a su reconocimiento en el estado consolidado de resultados. Ver “Análisis de las Políticas Contables Críticas – Depósitos de mantenimiento”.

Periodo de refuerzo de nuevas rutas. Durante el año 2017 abrimos nuevas rutas 31, 35 más en 2018 y 30 más en 2019. A medida que continuamos creciendo, se espera que continuemos teniendo rezagos entre el momento en que las rutas nuevas inicien operación y lleguen a su punto óptimo de ganancias.

Impacto de COVID-19. El COVID-19 ha reducido drásticamente la demanda de viajes aéreos y ha causado grandes interrupciones y volatilidad en los mercados financieros mundiales, lo que ha provocado la caída de los precios de las acciones (incluido el precio de nuestras acciones), ambas tendencias que pueden continuar. Existen otras preocupaciones amplias y continuas relacionadas con los posibles efectos de COVID-19 en el comercio internacional (incluidas las interrupciones de la cadena de suministro y los niveles de exportación), los viajes, restricciones en nuestra capacidad de acceder a nuestras instalaciones o aeronaves, requisitos para recabar datos adicionales de pasajeros, la productividad de los empleados, las enfermedades de los empleados, el aumento de los niveles de desempleo, los mercados de valores y otras actividades económicas, en particular para las aerolíneas, eso puede tener un efecto desestabilizador en los mercados financieros y la actividad económica.

Desde un punto de vista macroeconómico, el impacto del COVID-19 en México es incierto. Las estimaciones iniciales, previas a la pandemia del COVID-19, indican que el PIB de México, que se pronostica crecerá entre 0.5% y 1.5% en 2020, podría contraerse en -4.0% como resultado de la pandemia de COVID-19. Sin embargo, dado que los efectos completos de la pandemia aún no se han manifestado, el PIB mexicano puede contraerse en una cantidad que aún no es posible estimar. El estancamiento económico, la depreciación del peso, la contracción y la disminución de los niveles de ingresos y el aumento de los niveles de desempleo podrían resultar en una disminución de

la demanda de pasajeros y menores ingresos netos a largo plazo, incluso después de que se levanten las posibles restricciones de viaje relacionadas con el COVID-19 y los cierres de fronteras. Por ejemplo, para el período comprendido entre el 13 de marzo de 2020 y el 6 de abril de 2020, se perdieron 346,878 empleos en México. Además, el brote de COVID-19 también ha resultado en una mayor volatilidad tanto en los mercados financieros locales e internacionales como en los indicadores económicos, tales como el tipo de cambio, las tasas de interés, los diferenciales de crédito y los precios de los productos. Cualquier choque o movimiento inesperado en estos factores del mercado podría resultar en pérdidas financieras.

Si bien el impacto real de la pandemia de COVID-19 en nuestros resultados de operaciones y condición financiera sigue siendo incierto, es probable que los siguientes indicadores, entre otros, tengan un impacto negativo en nuestros resultados financieros consolidados en el primer trimestre de 2020 (y más adelante el año, dependiendo de la duración de la pandemia y las acciones del gobierno mexicano para controlar la pandemia):

- debido a los bloqueos parciales o totales continuos en México y en los otros países en los que operamos, es probable que la demanda de nuestros vuelos continúe disminuyendo, lo que puede requerir reducciones adicionales a nuestros ASM (además de la reducción de aproximadamente el 80% que anunciamos para el mes de abril de 2020 y de aproximadamente 90% para el mes de mayo) y la utilización de aeronaves y puede conducir a una disminución en nuestros ingresos operativos totales;
- la volatilidad en los mercados de capitales internacionales ha resultado en (i) la caída de los precios de las acciones, incluido el precio de nuestras acciones y (ii) las pérdidas financieras asociadas

con nuestra cartera financiera, lo que puede causar un deterioro de nuestra condición financiera o limitaciones en nuestra capacidad para cumplir con nuestros pasivos;

- si nuestros ingresos disminuyen durante una parte significativa del tiempo, es posible que tengamos menos efectivo disponible para cumplir con nuestras obligaciones en virtud de nuestros contratos de arrendamiento de aeronaves y motores, y puede ser difícil obtener fuentes adicionales de financiamiento a tasas favorables;
- los planes de contingencia que hemos implementado en nuestra oficina corporativa en los planes de contingencia que hemos implementado para abordar la emergencia de COVID-19, incluidas las oficinas en el hogar, la implementación de ubicaciones alternativas fuera del sitio, etc., pueden causar un aumento temporal en nuestros gastos administrativos; y
- a la fecha de este reporte anual, estamos experimentando una disminución significativa en la demanda nacional e internacional. En respuesta a la disminución de la demanda, hemos tomado una serie de acciones. Además de las reducciones de itinerario discutidas anteriormente, hemos cancelado o pospuesto gastos no operativos, gastos de capital no esenciales y gastos de herramientas; e instituyó otras medidas de reducción de costos para toda la Compañía. Sin embargo, incluso después de que la pandemia del COVID-19 disminuya, existe el riesgo de que experimentemos una demanda reducida en el corto y mediano plazo debido al impacto económico potencial de la pandemia en nuestros clientes, así como a las preocupaciones de salud de los clientes sobre la seguridad de los viajes aéreos.

ANÁLISIS DE LAS POLÍTICAS CONTABLES CRÍTICAS

El siguiente análisis de nuestra situación financiera y resultados de operación se basa en nuestros estados financieros consolidados, los cuales han sido preparados de conformidad con las NIIF. La preparación de los estados financieros consolidados requiere que hagamos estimaciones y juicios en relación con la cantidad de activos y obligaciones reportadas, ingresos y gastos, y la divulgación de activos y obligaciones contingentes a la fecha de nuestros estados financieros consolidados. La nota 1 a nuestros estados financieros consolidados incluidos en el presente Reporte Anual contiene un análisis detallado de nuestras políticas contables más significativas.

Las políticas contables críticas se definen como aquellas políticas que reflejan juicios o estimaciones sobre asuntos que son por naturaleza inciertos y materiales a nuestra situación financiera o resultados de operaciones.

Depósitos para mantenimiento de equipo de vuelo. Nuestros contratos de arrendamiento establecen la obligación de pagar al arrendador, por anticipado y como garantía para la realización de trabajos de mantenimiento mayor, depósitos de mantenimiento o rentas suplementarias. Los depósitos de mantenimiento permanecen en poder del arrendador como garantía en efectivo. Los contratos de arrendamiento establecen que los depósitos de mantenimiento son reembolsables o directamente pagaderos al proveedor de mantenimiento una vez que se haya realizado el trabajo de mantenimiento, en una cantidad igual a la que resulte menor de (i) el monto total de reserva de mantenimiento retenida por el arrendador relacionada al evento de mantenimiento específico o (ii) un monto igual al costo del evento de mantenimiento específico.

Substancialmente, todos estos pagos de depósitos de mantenimiento son calculados con base en una medida de utilización, tal como horas de vuelo o ciclos de operación, y se utilizan únicamente para garantizar al arrendador la realización del mantenimiento de la aeronave y los motores. Durante los años terminados el 31 de 2017, 2018 y 2019 pagamos Ps.148.8 millones, Ps.454.0 millones y Ps.64.6 millones, respectivamente por concepto de depósitos de mantenimiento, neto de reembolsos, a nuestros arrendadores.

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

La porción de los depósitos de mantenimiento pagados por anticipado que sirven para garantizar los próximos eventos de mantenimiento mayor, y que se estiman poco probables de recuperación, se refieren principalmente al diferencial entre dichos depósitos de mantenimiento y el costo estimado del siguiente evento de mantenimiento mayor. Así, cualquier exceso de 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 Ps.265.8 millones, Ps.299.6 millones y Ps.295.7 millones durante 2017, 2018 y 2019, respectivamente, en los estados consolidados de resultados.

Al 31 de diciembre de 2017, 2018 y 2019, pagamos por anticipado depósitos de mantenimiento, por un monto de Ps.6.9 mil millones, Ps.6.5 mil millones y Ps.6.4 mil millones, respectivamente, en nuestros estados consolidados de posición financiera. Hemos concluido que dichos depósitos de mantenimiento pueden ser recuperables, ya que no existe diferencial entre los pagos de reservas de mantenimiento, y el costo esperado del siguiente evento de mantenimiento mayor relacionado, que las reservas garantizan.

Adicionalmente, durante los años terminados el 31 de diciembre de 2017, 2018 y 2019, extendimos el plazo de arrendamiento tres aeronaves, dos aeronaves y una aeronave, respectivamente. Adicionalmente, extendimos el plazo del arrendamiento de un motor de repuesto en 2019, dos en 2018 y dos en 2017. Lo cual hizo que Volaris pudiera disponer de depósitos de mantenimiento que en períodos anteriores habían sido reconocidos en los estados consolidados de resultados como rentas suplementarias de por un monto de Ps.65.7 millones, Ps.0 y Ps.0 durante 2017, 2018 y 2019, respectivamente.

Debido a que los beneficios de la extensión de los arrendamientos se consideran como un incentivo por arrendamiento, el efecto de estas extensiones registrados reduciendo el derecho de uso de activo. Ver la nota 14 de nuestros estados financieros consolidados auditados.

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2019, incorporamos siete nuevas aeronaves netas a nuestra flota. Los acuerdos por arrendamiento de algunas de estas aeronaves no requieren el pago

de depósitos de mantenimiento anticipado a los arrendadores con el fin de asegurar las principales actividades de mantenimiento, por lo que, no registramos depósitos en garantía relacionados a estas aeronaves. Algunos de estos acuerdos prevén la obligación de hacer un pago por ajuste de mantenimiento al arrendador al final de la duración del contrato. Este ajuste cubre los eventos principales de mantenimiento que no se espera realizar antes de la terminación del contrato. Nosotros reconocemos este costo como una renta suplementaria durante el plazo del contrato de arrendamiento en el estado consolidado de resultados.

Por los años terminados el 31 de diciembre 2017, 2018 y 2019, registramos como renta suplementaria Ps.265.8 millones, Ps.299.6 millones y Ps.295.7 millones, respectivamente.

Mantenimiento de aeronaves y motores. Contabilizamos los gastos de mantenimiento mayor bajo el método contable de diferimiento. Utilizando este método, el costo de mantenimiento mayor es capitalizado, cuando se incurre, y amortizado en el Estado Consolidado de Resultados como un componente de depreciación y amortización hasta el siguiente evento mayor de mantenimiento o el plazo remanente del arrendamiento, lo que ocurra primero. El siguiente evento mayor de mantenimiento es estimado con base en ciertos supuestos, que incluyen, el uso estimado de las aeronaves. Los intervalos de mantenimiento requeridos por la FAA en los 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 2017, 2018 y 2019, capitalizamos costos de eventos de mantenimiento mayor por un monto de Ps.529.3 millones, Ps.676.5 millones y Ps.659.1 millones, respectivamente, y reconocimos gastos de amortización por un monto de Ps.382.7 millones, Ps.313.5 millones y Ps.450.4 millones, respectivamente. La amortización de los gastos de mantenimiento diferidos está incluida en los gastos de depreciación y amortización en nuestro estado consolidado de resultados. Si la amortización de gastos de mantenimiento mayor hubiera sido clasificada como gasto de mantenimiento, los costos totales de mantenimiento hubieran ascendido a Ps.1.8 mil millones, Ps.1.8 mil millones y Ps.1.9 mil millones, por los años terminados el 31 de diciembre de 2017, 2018 y 2019, respectivamente.

En agosto de 2012, celebramos un contrato de soporte global con Lufthansa Technik AG (LHT) el cual fue modificado en diciembre de 2016 y que vence el 31 de diciembre de 2022, que incluye: acuerdo de servicio a componentes de aeronaves (pago por hora) y garantiza la disponibilidad de componentes para nuestras aeronaves cuando los mismos sean requeridos. El costo de este acuerdo de soporte global es aplicado mensualmente a nuestros resultados de operaciones. Como parte de este contrato de soporte global, recibimos notas de crédito de Ps.46.5 millones y de Ps. 28.1 millones, las cuales están siendo amortizadas mediante el método de línea recta sobre una base prospectiva durante la vigencia del contrato.

Durante 2017, 2018 y 2019, amortizamos un beneficio correspondiente a las notas de crédito antes mencionadas por un monto de Ps.6.6 millones, Ps.7.2 millones y Ps. 5.2 millones, respectivamente, que fue reconocido en el estado consolidado de resultados como una reducción de costos de mantenimiento.

Obligaciones de devolución. Los contratos de arrendamiento de aeronaves y motores también requieren que las aeronaves y los motores se devuelvan a los arrendadores bajo condiciones específicas de mantenimiento. Los costos de devolución, que en la mayoría de los casos están relacionados con el mantenimiento mayor programado, se estiman y reconocen proporcionalmente como una provisión desde el momento en que es probable que tales costos se incurran y se puedan estimar de manera confiable. Estos costos de devolución se reconocen en línea recta como un componente de los gastos de renta variable y la provisión se incluye como parte de otros pasivos, a través del plazo restante del arrendamiento. Estimamos la provisión relacionada con el fuselaje, el mantenimiento del motor y las piezas de vida limitada utilizando ciertos supuestos, incluido el uso proyectado de la aeronave y los costos esperados de las tareas de mantenimiento que se realizarán. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2017, 2018 y 2019, la Compañía realizó un gasto como renta variable Ps. 851,410, Ps. 659,106 y Ps. 680,964, respectivamente.

Valor Razonable. El valor razonable de nuestros activos financieros y obligaciones financieras registradas en nuestros estados financieros consolidados de posición financiera, no puede derivarse de mercados activos. El valor razonable es determinado usando técnicas de valuación incluyendo el descuento de modelos de flujos de efectivo. Los valores de estos modelos son tomados de mercados observables; sin embargo, cuando no es posible, se requiere de

juicios de valor para establecer valores justos. Los juicios de valor incluyen la consideración de valores tales como riesgos de liquidez, riesgos crediticios y volatilidad esperada. Los cambios en los supuestos en relación con dichos factores pueden afectar el valor justo reportado de los instrumentos financieros.

Ganancias y pérdidas en operaciones de venta y arrendamiento en vía de regreso. La Compañía celebra transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso, mediante los cuales ciertas aeronaves y motores son vendidos al arrendador en el momento de la entrega. El arrendador en forma simultánea acepta celebrar contratos de arrendamiento con la Compañía, sobre los mismos equipos.

Desde el 1 de enero de 2019, medimos el activo por derecho de uso derivado de la operación por arrendamiento en vía de regreso considerando la proporción del valor en libros anterior del activo que se relaciona con el derecho de uso retenido por el vendedor-arrendatario. En consecuencia, reconocemos en el estado consolidado de resultados solo el monto de la ganancia o pérdida relacionada con los derechos transferidos al arrendador-comprador. El resto de la ganancia se amortiza bajo el plazo del arrendamiento.

Antes de la adopción de la NIIF 16, la ganancia o pérdida relacionada con una transacción de venta seguida de un arrendamiento operativo, se contabilizaba de la siguiente manera:

- (i) La ganancia o pérdida se reconoce de inmediato cuando está claro que la transacción se establece al valor razonable
- (ii) Si el precio de venta es igual o inferior al valor razonable, cualquier ganancia o pérdida se reconoce de inmediato. Sin embargo,

si la pérdida se compensa con los pagos de arrendamiento futuros a un precio inferior al del mercado, dicha pérdida se reconoce como un activo en los estados consolidados de situación financiera y se amortiza en los estados consolidados de resultados en proporción a los pagos de arrendamiento durante el plazo del contrato de arrendamiento.

- (iii) Si el precio de venta es superior al valor razonable, el exceso del precio al valor razonable se difiere y se amortiza en los estados consolidados de resultados durante el plazo de arrendamiento esperado del activo, incluidas las renovaciones probables, con la amortización registrada como una reducción de gastos de renta.

Operaciones liquidadas mediante participación en nuestro capital social

Las operaciones liquidadas mediante la participación en nuestro capital social son valuadas a valor de mercado en la fecha en que son otorgadas condicionalmente a los empleados. Las operaciones liquidadas mediante capital incluyen un plan de incentivos a largo plazo compuesto de: (i) un plan de incentivos para nuestros ejecutivos; (ii) plan de incentivos a largo plazo de acciones liquidadas mediante participación en nuestro capital social; y (iii) un plan de incentivos para miembros del Consejo de Administración.

PLAN DE INCENTIVOS A LARGO PLAZO

Plan de incentivos para ejecutivos de la Compañía

El plan de incentivos para ejecutivos ha sido clasificado como "operaciones liquidadas mediante participación en nuestro capital social", por el cual, en la fecha de otorgamiento, el valor de mercado es fijo y no se ajusta por cambios posteriores en el valor de mercado de instrumentos de capital.

El costo total del plan de incentivos para ejecutivos es de Ps.2.7 millones. Esta cantidad se encuentra registrada como gasto en el periodo de suscripción, el cual comenzó de manera retroactiva con la consumación de la Oferta Global y terminó el 31 de diciembre de 2015. Durante el 2012, no reconocimos gasto de compensación alguno relacionado con el plan de incentivos para ejecutivos en el estado de resultados consolidado. Durante 2013, 2014 y 2015, registramos Ps.2.1 millones, Ps.0.3 millones y Ps.0.3 millones, respectivamente como costo del plan de incentivos para ejecutivos en relación con las acciones suscritas, según lo registrado en nuestro estado consolidado de operaciones.

Los factores considerados en el modelo de valuación del plan de incentivos para ejecutivos incluyeron una volatilidad estimada de los rendimientos históricos de las acciones ordinarias de empresas comparables y otras aportaciones obtenidas de fuentes independientes y observables, tales como Bloomberg. El valor razonable del precio de las acciones se determinó utilizando el método de valuación con enfoque de mercado, bajo las siguientes premisas:

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

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

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

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

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

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

El 18 de septiembre de 2013, los empleados clave participaron en el plan de incentivos para ejecutivos ejerciendo 4,891,410 acciones. Como resultado, los empleados clave pagaron Ps.25.9 millones por el ejercicio de las acciones al fideicomiso correspondiente. De ahí recibimos del fideicomiso de administración el pago correspondiente al ejercicio de las acciones por parte de los empleados clave como repago del crédito entre la Compañía y el fideicomiso de administración.

El 16 de noviembre de 2015, los empleados clave participaron en el plan de incentivos para ejecutivos ejerciendo 4,414,860 acciones. Como resultado, los empleados clave pagaron Ps.23.5 millones por el ejercicio de las acciones al fideicomiso correspondiente. De ahí recibimos del fideicomiso de administración el pago correspondiente al ejercicio de las acciones por parte de los empleados clave como repago del crédito entre la Compañía y el fideicomiso de administración.

Durante 2016, los empleados clave participaron en el plan de incentivos para ejecutivos ejerciendo 3,299,999 acciones serie A. Como resultado, los empleados clave pagaron Ps.17.5 millones, respectivamente por el ejercicio de las acciones al fideicomiso correspondiente. De ahí recibimos del fideicomiso de administración el pago correspondiente al ejercicio de las acciones por parte de los empleados clave como repago del crédito entre la Compañía y el fideicomiso de administración.

Durante 2017, los empleados clave participaron en el plan de incentivos para ejecutivos ejerciendo 120,000 acciones serie A. Como resultado, los empleados clave pagaron Ps.0.6 millones, respectivamente por el ejercicio de las acciones al fideicomiso correspondiente. De ahí recibimos del fideicomiso de administración

el pago correspondiente al ejercicio de las acciones por parte de los empleados clave como repago del crédito entre la Compañía y el fideicomiso de administración.

Durante 2018, los empleados clave participaron en el plan de incentivos para ejecutivos ejerciendo 2,003,876 acciones serie A. Como resultado, los empleados clave pagaron Ps.10.7 millones, respectivamente por el ejercicio de las acciones al fideicomiso correspondiente. De ahí recibimos del fideicomiso de administración el pago correspondiente al ejercicio de las acciones por parte de los empleados clave como repago del crédito entre la Compañía y el fideicomiso de administración.

Durante 2019, los empleados clave participaron en el plan de incentivos para ejecutivos ejerciendo 2,780,000 acciones serie A. Como resultado, los empleados clave pagaron Ps.14.8 millones, respectivamente por el ejercicio de las acciones al fideicomiso correspondiente. De ahí recibimos del fideicomiso de administración el pago correspondiente al ejercicio de las acciones por parte de los empleados clave como repago del crédito entre la Compañía y el fideicomiso de administración.

MOVIMIENTOS DURANTE EL AÑO

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

Al 31 de diciembre de 2017, 2018 y 2019, las acciones conservadas en el fideicomiso para satisfacer las opciones de los ejecutivos eran consideradas como acciones de tesorería. Al 31 de diciembre de 2017, 2018 y 2019, 12,437,857, 10,433,981 y 7,653,981 opciones de acciones pendientes para ser ejercidas, respectivamente, fueron consideradas como acciones de tesorería, respectivamente.

Plan de incentivos a largo plazo (liquidado en 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 para ser utilizado en la compra de nuestras acciones. El 21 de abril de 2016, en la asamblea general ordinaria anual de accionistas de la Sociedad se aprobó una modificación al referido plan. Los principales componentes son:

- (i) Servicios Corporativos otorgó un bono a cada ejecutivo clave;
- (ii) El bono por un monto de Ps.7.1 millones neto de impuestos, fue transferido el 11 de noviembre de 2014, de acuerdo con las instrucciones de cada ejecutivo, al fideicomiso administrativo para la adquisición de acciones Serie A de la Compañía a través de un intermediario autorizado por la Bolsa Mexicana de Valores basado en las instrucciones del Comité Técnico de dicho fideicomiso. La cantidad de Ps. 7.5 millones fue aprobada (el valor razonable de la bonificación neta de los impuestos retenidos) fue aprobada en abril de 2016 como una extensión de este plan para la adquisición de nuestras acciones Serie A, siguiendo el mismo mecanismo.

	Número	Precio de ejercicio en pesos	Total en miles de pesos
Pendientes al 31 de diciembre de 2012	25,164,126	Ps. 5.31	Ps. 133,723
Otorgadas durante el año	—	—	—
Pérdidas durante el año	—	—	—
Ejercidas durante el año	(4,891,410)	5.31	(25,993)
Pendientes al 31 de diciembre de 2013	20,272,716	Ps. 5.31	Ps. 107,730
Otorgadas durante el año	—	—	—
Pérdidas durante el año	—	—	—
Ejercidas durante el año	—	—	—
Pendientes al 31 de diciembre de 2014	20,272,716	Ps. 5.31	107,730
Otorgadas durante el año	—	—	—
Pérdidas durante el año	—	—	—
Ejercidas durante el año	(4,414,860)	5.31	(23,461)
Pendientes al 31 de diciembre de 2015	15,857,856	Ps. 5.31	Ps. 84,269
Otorgadas durante el año	—	—	—
Pérdidas durante el año	—	—	—
Ejercidas durante el año	(3,299,999)	5.31	(17,536)
Pendientes al 31 de diciembre de 2016	12,557,857	Ps. 5.31	Ps. 66,733
Otorgadas durante el año	—	—	—
Pérdidas durante el año	—	—	—
Ejercidas durante el año	(120,000)	5.31	(638)
Pendientes al 31 de diciembre de 2017	12,437,857	Ps. 5.31	Ps. 66,095
Otorgadas durante el año	—	—	—
Pérdidas durante el año	—	—	—
Ejercidas durante el año	(2,003,876)	5.31	(10,654)
Pendientes al 31 de diciembre de 2018	10,433,981	Ps. 5.31	Ps. 55,441
Otorgadas durante el año	—	—	—
Pérdidas durante el año	—	—	—
Ejercidas durante el año	(2,780,000)	5.31	(14,773)
Pendientes al 31 de diciembre de 2019	7,653,981	Ps. 5.31	Ps. 40,668

- (iii) Sujeto a términos y condiciones específicos establecidos por el fideicomiso administrativo, las acciones adquiridas fueron depositadas en el fideicomiso para su administración hasta la fecha en que no existan condiciones de irrevocabilidad para cada uno de los ejecutivos, que es la fecha en la que dichos ejecutivos pueden disponer totalmente de las acciones.
- (iv) El plan de compra de acciones establece que si los términos y condiciones no se cumplen en el período que termina en la fecha en la que no existan condiciones de irrevocabilidad, entonces las acciones serán vendidas a la BMV, y Servicios Corporativos podrá recibir los recursos de la venta de las acciones.
- (v) El balance contable de cada uno de los ejecutivos será monitoreado por el fideicomiso administrativo. Los objetivos del fideicomiso administrativo son, adquirir acciones Serie A a nombre de los ejecutivos y administrar dichas acciones con base en las instrucciones del Comité Técnico.

El costo total de este plan aprobado en noviembre de 2014 es de Ps.10.8 millones. Esta valuación es el resultado de multiplicar el número total de acciones Serie A depositadas en el fideicomiso de administración y el precio por acción, más el efectivo depositado en dicho fideicomiso. Esta cantidad será desembolsada durante el periodo de otorgamiento el cual comenzó el 11 de noviembre de 2014 y concluyó en noviembre de 2019.

En noviembre 2019, 2018 y 2017, nuestro Consejo de Administración autorizó ampliaciones al PILP. El costo total de las ampliaciones autorizadas de dicho plan fue de Ps.86.8 millones (Ps.56.4 millones neto de impuestos retenidos), Ps.64.0 millones (Ps.41.6 millones neto de impuestos retenidos) y Ps.15.8 millones (Ps.10.1 millones neto de

impuestos retenidos), respectivamente. Bajo estas ampliaciones, ciertos ejecutivos clave de la Compañía recibieron un bono especial, que fue transferido al fideicomiso de administración para la adquisición de acciones Serie A de la Compañía.

Durante 2017, 2018 y 2019, reconocimos Ps.13.5 millones, Ps.20.0 millones y Ps.49.7 millones, respectivamente, como gasto de compensación asociado con este plan completo en nuestro estado consolidado de resultados.

	Número de acciones Serie A
En circulación al 31 de diciembre de 2018	*3,553,295
Compradas durante el período	2,694,600
Otorgadas durante el período	—
Ejercidas durante el período	(959,614)
Pérdidas durante el período	(173,090)
En circulación al 31 de diciembre de 2019	*5,115,191

* Estas acciones han sido presentadas como acciones en tesorería en el estado consolidado de posición financiera durante 2018 y 2019 y se consideran en circulación y fueron incluidas en el cálculo de la utilidad por acción básica y diluida, debido a que los titulares tienen derecho a dividendos si hubiera y cuando se distribuyan.

Al 31 de diciembre de 2019, los períodos en que se cumplirán las condiciones de irrevocabilidad de las acciones otorgadas bajo el plan incentivos a largo plazo de acciones liquidadas mediante participación en nuestro capital social son como sigue:

Número de acciones Serie A	Periodo
2,211,269	Noviembre 2019-2020
2,005,716	Noviembre 2020-2021
898,206	Noviembre 2021-2022
5,115,191	

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2019 y 2018 ciertos ejecutivos clave dejaron la Compañía; por lo que las condiciones de otorgamiento no fueron cumplidas. De conformidad con el plan Servicios Corporativos tiene derecho a recibir los recursos de la venta de dichas acciones. Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2019 y 2018 las acciones anuladas fueron, 173,090 y 121,451, respectivamente.

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

En abril de 2018 los accionistas de la Compañía en la asamblea general anual ordinaria de accionistas autorizaron un plan de acciones para beneficio de ciertos miembros independientes del consejo de administración ("BoDIP"). El BoDIP fue instrumentado a través de la firma de: (i) un contrato de fideicomiso número CIB/3081 constituido por la Compañía como fideicomitente y CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple como fiduciario el 29 de agosto de 2018; y (ii) un contrato de compraventa de acciones con reserva de dominio celebrado entre cada uno de los participantes del plan y el fiduciario, bajo el cual, la titularidad de las acciones se transfiere una vez recibido el pago del precio de compra de cada participante con un periodo de cuatro años para ejercer la opción de pagar el precio. El número de acciones que mantiene el fiduciario al 31 de diciembre de 2019 es de 2,072,344, de los cuales 968,706 tenían un precio de Ps.16.80, 977,105 tenían un precio de Ps.16.12 y 126,533 tenían un precio de Ps.26.29. Al 31 de diciembre de 2019, no han sido ejercidas bajo este plan.

Operaciones liquidadas mediante efectivo

Este plan incluye un plan de apreciación sobre el valor de nuestras acciones (SARs por sus siglas en inglés). Nuestras operaciones liquidadas mediante efectivo incluyen planes de retención a largo plazo que consisten en: (a) incentivo para ejecutivos MIP II y (b) incentivo a largo plazo liquidado en efectivo.

PLANES DE RETENCIÓN A LARGO PLAZO

Incentivo para ejecutivos MIP II

El 19 de febrero de 2016, el Consejo de Administración de la Sociedad autorizó y el 6 de noviembre de 2016 modificó un plan de retención a largo plazo para ciertos ejecutivos clave, designado "MIP II" el cual consiste en un plan de derechos de apreciación sobre acciones de su Controladora ("DASA"). El plan MIP II contempló 13,536,960 DASA Serie A, que serán ejercidos anualmente en efectivo durante un periodo de cinco años de conformidad con las condiciones de servicio establecidas. La modificación mencionada contempla también una extensión adicional por cinco años para el periodo de ejercicio.

El valor razonable de los DASA se estima a la fecha de otorgamiento y a cada fecha de reporte utilizando el modelo de valuación de opciones Black-Sholes, el cual considera los términos y condiciones en que se otorgaron los DASA (el calendario de devengo se encuentra en las tablas presentadas a continuación). El monto del pago en efectivo se determina considerando el incremento en el precio entre la fecha de concesión y la fecha de liquidación.

El valor en libros del pasivo correspondiente a los DASA al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017 fue de Ps.70.6 millones, Ps.32.8 millones y Ps.37.9 millones, respectivamente. El costo (beneficio) es reconocido en el estado de resultados dentro del rubro de sueldos y beneficios durante el período de servicios requerido. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, la Compañía registró un gasto (beneficio) gasto de Ps.(37.8) millones, Ps.(5.1) millones y Ps.(16.5) millones, respectivamente. Los DASA no fueron ejercidos durante 2019.

Número de DASA	Fecha de ejercicio
2,825,840	Febrero 2020
3,391,020	Febrero 2021
6,216,860*	

* Incluye DASA's no ejercidos por 0, 1,563,520 y 0 por los años terminados el 31 de diciembre de 2017, 2018 y 2019.

Plan de incentivos a largo plazo (liquidable en efectivo)

Durante 2010, adoptamos un plan de retención a largo plazo, el propósito del cual es retener a los empleados clave en la organización, pagando incentivos dependiendo del desempeño de la Compañía. Los incentivos bajo este plan se pagaron en tres cuotas anuales, siguiendo las disposiciones para otros beneficios a largo plazo según la NIC 19. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2013 y 2012, incurrimos en Ps.6.3 millones y Ps.6.5 millones, respectivamente, como parte de un bono que fue registrado en el renglón de salarios y beneficios. Durante 2014, este plan fue estructurado como un plan de incentivos a largo plazo, el cual consiste en un plan de incentivos a largo plazo (liquidable con instrumentos de capital) y un plan de incentivos a largo plazo (liquidable en efectivo).

El 6 de noviembre de 2014, otorgamos 4,315,264 DASA a ejecutivos clave, los cuales les dan el derecho de un pago en efectivo, siempre y cuando el empleado cumpla con la condición de servicio al final de cada aniversario, durante un periodo de 3 años. El importe total de los derechos de apreciación otorgados bajo este plan en la fecha de concesión fue de Ps.10.8 millones.

Bajo las extensiones del plan de incentivos de largo plazo, el número de DASA otorgados a ciertos ejecutivos clave de la Compañía fueron, 3,965,351, 0 y 0 que equivale a un costo Ps.15.8 millones (Ps.10.1

millones neto de impuestos retenidos), Ps.0.0 millones (Ps.0.0 millones neto de impuestos retenidos) y Ps.0.0 (Ps.0.0 neto de impuestos retenidos) para los años terminados 31 de diciembre de 2017, 2018 y 2019, respectivamente. Los DASA serán otorgados mientras que los empleados continúen prestando servicios a la compañía en cada fecha de aniversario, durante un periodo de tres años.

El valor razonable se estima a la fecha de concesión y a cada fecha de reporte utilizando el modelo de valuación de opciones Black-Scholes, el cual considera los términos y condiciones en que se otorgaron los DASA (el calendario de devengo se encuentra en las tablas presentadas a continuación). El monto del pago en efectivo se determina considerando el incremento en el precio entre la fecha de concesión y la fecha de liquidación.

El valor razonable de los DASA se mide a la fecha de cada reporte. El valor en libros del pasivo correspondiente a los DASA otorgados al 31 de diciembre de 2017, 2018 y 2019 fue de Ps.0.7 millones, Ps. 0.5 millones y Ps.1.9 millones, respectivamente. El costo es reconocido en el estado de resultados dentro del rubro de salarios y beneficios durante el período de servicios requerido. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2017, 2018 y 2019, reconocimos un gasto (beneficio) de Ps.(9.9) millones, Ps.(0.2) millones Ps.3.0 millones respectivamente, en el estado consolidado de resultados.

Número de DASA	Fecha de ejercicio
725,193	Noviembre 2020
725,193*	

* Incluye DASA's no ejercidas por 32,616, 484,656 y 145,769 por los años terminados al 31 de diciembre 2019, 2018 y 2017.

Instrumentos financieros derivados y contabilidad de cobertura.

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. En 2019, todos los instrumentos financieros derivados calificaron como contabilidad de coberturas. Los instrumentos financieros derivados vigentes pueden requerir garantía sobre la porción de la pérdida no liquidada antes de su vencimiento. El importe de la garantía entregada registrado como parte de los "Depósitos de garantía" es revisado y ajustado diariamente con base en el valor razonable de la posición del instrumento derivado. Al 31 de diciembre de 2019, no teníamos ningún colateral registrado como depósito en garantía.

(i) Riesgo en el precio del combustible de las aeronaves. 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 2017, 2018 y 2019 representó 31%, el 38% y el 38% de nuestros gastos operativos, respectivamente. Para administrar el riesgo relativo al precio del combustible para aeronaves, periódicamente celebramos instrumentos financieros derivados.

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2019, la Compañía mantuvo un monto nocional de opciones asiáticas de compra de combustible US Gulf Coast Jet Fuel 54 designadas para cubrir 13,492 mil galones de combustible. Dichas coberturas representan una parte del consumo proyectado para el cuarto trimestre de 2019.

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2019, la Compañía designó un nocional de opciones de collares de costo cero US Gulf Coast Jet fuel 54 designadas para cubrir 70,136 mil de galones de combustible, respectivamente, los cuales representan una porción del consumo proyectado para el tercer trimestre 2019 y el año 2020, respectivamente.

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2018, la Compañía mantuvo un monto nocional de opciones asiáticas de compra de combustible US Gulf Coast Jet fuel 54 designadas para cubrir 45.6 millones galones de combustible. Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2017, la Compañía designó un nocional de opciones asiáticas de compra de US Gulf Coast Jet Fuel 54 designadas para cubrir 61.1 millones galones de combustible.

Adicionalmente, durante el año que finalizó el 31 de diciembre de 2019, ingresamos a las opciones de collar asiático de costo cero de combustible de la US Gulf Coast Jet Fuel designadas para cubrir aproximadamente el 20% de nuestro consumo de combustible de 2020, así como a las opciones de compra asiática de US Gulf Coast Jet Fuel que expiró a fines de 2019 para cubrir aproximadamente el 5% del consumo de combustible proyectado para 2019. Durante el año que finalizó el 31 de diciembre de 2018, ingresamos en las opciones de collar asiático de US Gulf Coast Jet Fuel y en las opciones de compra de combustible en la US Gulf Coast Jet Fuel.

Utilizamos la NIIF 9, que comprende aspectos relacionados con las clasificaciones y la medición de activos y pasivos financieros, así como el tratamiento de contabilidad de cobertura. 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 de la opción. Como se requiere adicionalmente en el párrafo 6.5.15 del mismo, dado que el valor externo (valor de tiempo) de las opciones de compra asiáticas de Jet fuel 54 están relacionadas con un "elemento cubierto relacionado con la transacción", se requiere que se separe y se contabilice como un "costo de cobertura" en otro resultado integral ("OCI") y acumulado como un componente separado del capital contable hasta que la partida cubierta relacionada afecte las ganancias y pérdidas.

Dado que el consumo mensual previsto de combustible de aviación se considera el elemento cubierto del tipo "relacionado con una transacción", el valor de tiempo incluido como cambios acu-

mulados en el valor externo del capital se considera como un "costo de cobertura" según la NIIF 9. El elemento cubierto (consumo de combustible para aviones) de las opciones de compra asiática de Jet fuel 54 contratadas por nosotros representa un activo no financiero (producto energético), que no está en nuestro inventario. En cambio, nuestras aeronaves lo consumen directamente en diferentes terminales del aeropuerto. Por lo tanto, aunque se trata de un activo no financiero, su reconocimiento inicial no genera un ajuste contable en nuestros inventarios. Más bien, inicialmente se contabiliza en nuestro otro resultado integral (OCI) y se realiza un ajuste de reclasificación de OCI hacia la utilidad y pérdida y se reconoce en el mismo período o períodos durante los cuales se espera que la partida cubierta se asigne a la utilidad y pérdida (de acuerdo con las NIIF 9.6.5.15, B6.5.29 (a), B6.5.34 (a) y B6.5.39). A partir de enero de 2015, comenzamos a reclasificar estos montos (previamente reconocidos como un componente de patrimonio) a nuestro estado de resultados en el mismo período en el que nuestro volumen esperado de combustible para aviones consumido afecta nuestra línea de compra de combustible para aeronaves.

Al 31 de diciembre de 2017 y 2018, el valor razonable de opciones asiáticas de compra US Gulf Coast Jet Fuel 54 resultó en Ps.497.4 millones y Ps.48.2 millones, respectivamente. Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2019, la Compañía mantuvo un monto nominal de opciones asiáticas de compra de combustible US Gulf Coast Jet Fuel 54. Al 31 de diciembre de 2018 y 2019 el valor razonable de las opciones US Gulf Coast Jet Fuel 54 de Collares Cero-Costo fue una (pérdida) de Ps.(122.9) millones y una ganancia de Ps.133.6 millones de pesos, respectivamente, la cual fue presentada como parte de los activos

financieros y pasivos financieros dentro del estado consolidado de posición financiera. El monto del costo positivo de las coberturas derivadas de los cambios en el valor extrínseco de dichas opciones al 31 de diciembre de 2017, 2018 y 2019, reconocido dentro de la utilidad integral, ascendió a un monto de Ps.163.8 millones, Ps.134.1 millones y Ps.133.6 millones, respectivamente, el cual será reciclado al costo de combustible durante 2020, en la misma forma en que expiren las opciones sobre una base mensual y en la medida que se consuma el combustible. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2017, 2018 y 2019 el costo neto negativo/(positivo) de estas opciones recicladas al costo de nuestro combustible totalizó Ps.27.0 millones, Ps.(402.5) millones y Ps.70.5 millones, respectivamente.

(ii) Riesgo cambiario. El riesgo cambiario es el riesgo que consiste en que el valor real de los flujos de efectivo en el futuro pueda fluctuar debido a los cambios en las tasas de cambio. Nuestra exposición al riesgo cambiario se relaciona principalmente con nuestras actividades de operación (cuando los ingresos o gastos se encuentran denominados en una moneda diferente al peso). La exposición al riesgo cambiario se relaciona con las cantidades a ser pagadas, ya sean gastos y/o pagos, que se encuentran denominadas o vinculadas al dólar. Para mitigar este riesgo, podemos utilizar instrumentos financieros derivados de tipo de cambio e instrumentos financieros no derivados.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2017 y 2018, la Compañía contrató instrumentos financieros derivados en forma de forwards en moneda extranjera por dólares estadounidenses para cubrir aproximadamente el 9% y 20% de los gastos

de arrendamiento de aeronaves para los siguientes seis meses y doce meses, respectivamente. Toda la posición de la Compañía en contratos a plazo de moneda extranjera a partir de 2017 venció a lo largo de la segunda mitad de 2017 (en agosto, septiembre, noviembre y diciembre), por lo que no había saldo pendiente al 31 de diciembre de 2017. Adicionalmente, una parte de la posición de la Compañía en los forwards en moneda extranjera venció a lo largo del cuarto trimestre de 2018 (noviembre y diciembre),

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2019, la Compañía no contrató instrumentos financieros derivados.

Nuestra exposición al tipo de cambio al 31 de diciembre de 2017, 2018 y 2019 era una posición neta de pasivos de EUA\$1.2 mil millones, EUA\$1.7 mil millones y EUA\$1.7 millones, respectivamente.

Relaciones de cobertura con instrumentos financieros no derivados

Con respecto al riesgo de moneda extranjera debido a la implementación de la Norma NIIF 16 "Arrendamientos", vigente desde el 1 de enero de 2019, la Compañía implementó dos estrategias de cobertura para exposiciones de tipo de cambio previstas con instrumentos financieros no derivados. La primera estrategia de cobertura está designada para mitigar el riesgo de tipo de cambio y las fluctuaciones cambiarias en las ventas denominadas en USD usando pasivos financieros correspondientes al pasivo por arrendamiento denominado en USD. Al 31 de diciembre de 2019, la Compañía tiene un monto equivalente a USD\$ 2.1 mil millones de pasivos por arrendamiento designados como cobertura de ingresos proyectados durante el plazo restante del arrendamiento.

Adicionalmente, la segunda estrategia consiste en una relación de cobertura para el tipo de cambio con instrumentos financieros no derivados con el fin de mitigar el riesgo de tipo de cambio originado y la fluctuación cambiaria (MXN/USD) intrínseco en la tarifa por consumo de combustible de avión. Para esta estrategia, una parte del consumo de combustible para aviones durante los siguientes dos años aproximadamente ha sido designada como elemento de cobertura y como instrumento de cobertura la Compañía designó una parte de los depósitos en garantía y efectivo y equivalentes de efectivo denominados en USD. En esta relación de cobertura para el tipo de cambio con instrumentos financieros no derivados, la Compañía designó un monto equivalente a USD\$410 millones, que representan una parte de los activos financieros denominados en USD.

Ambas relaciones de cobertura siguen el modelo de cobertura de flujos de efectivo; por lo que el reconocimiento correspondiente al reciclaje de la reserva para la cobertura de los flujos de efectivo (llamado Otros ingresos integrales u ORI, parte del patrimonio de las partes interesadas) se realizarán tal como se indica en la NIIF 9, esto significa reclasificar de ORI a través de las cuentas de resultados en el mismo período o períodos en los que la cobertura esperada para los flujos de efectivo afecta el resultado del período; cuando esas ventas se reconocen como ingresos, siempre ajustándolas debido a los efectos de cobertura, para el programa.

(iii) Riesgo en las tasas de interés. El riesgo en las tasas de interés es el riesgo que consiste en que el valor razonable de los flujos de efectivo en el futuro pueda fluctuar debido a los cambios en las tasas de interés. Nuestra exposición al riesgo de cambios en las tasas de interés se relaciona principalmente a nuestras

obligaciones de deuda a largo plazo y a nuestras obligaciones bajo los contratos de arrendamiento con tasas de interés fluctuantes. Al 31 de diciembre de 2017 y 2018, la Compañía no tuvo contratos de cobertura vigentes en la forma de derivados. Al 31 de diciembre de 2019 tenemos contratos de cobertura pendiente en la forma de tasa de interés CAP con cantidades hipotéticas de Ps.1.5 mil millones con un valor de mercado de Ps.2,7 millones. Estos instrumentos se han incluido como activos

en nuestro estado consolidado de posición financiera. Para el año terminado el 31 de diciembre de 2017, la pérdida reportada en los swaps de tasa de interés fue de Ps.13,8 millones, los cuales fueron reconocidos por parte del gasto de reta en los estados de operaciones consolidados. Toda la posición de la Compañía en swaps de tasa de interés vencidas el 31 de marzo y 30 de abril de 2017, consecuentemente no hay balance pendiente al 31 de diciembre de 2018 y 2017.

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	Ps. 1,855,956	Ps. 1,452,553	Ps. 3,308,509
Capital de trabajo de corto plazo	200,000	-	200,000
CEBUR	-	1,500,000	1,500,000
Total	2,055,956	2,952,553	5,008,509

Impuesto diferido. Contabilizamos el impuesto sobre la renta utilizando el método de pasivos. Los impuestos diferidos se registran sobre la base de las diferencias entre la base de los estados financieros consolidados y la base impositiva de los activos y pasivos y de pérdidas y créditos fiscales disponibles de ejercicios anteriores. En la evaluación de nuestra habilidad para reconocer los impuestos diferidos sobre activos, nuestra administración considera la probabilidad de que una parte o la totalidad de los impuestos diferidos sobre activos sean reconocidos. En la evaluación de nuestra capacidad para la utilización de impuestos sobre activos diferidos, consideramos toda la evidencia, tanto la positiva como la negativa en la determinación de los futuros ingresos que sean sujetos a impuestos con base en

la jurisdicción. Al 31 de diciembre de 2017, 2018 y 2019, tuvimos pérdidas fiscales de ejercicios anteriores por las cantidades de Ps.1.5 mil millones, Ps.1.6 mil millones y Ps.1.3 mil millones, respectivamente. Estas pérdidas se encuentran relacionadas con nuestras operaciones y las operaciones de nuestras subsidiarias sobre una base independiente, las cuales conforme a la Ley del Impuesto sobre la Renta podrán ser compensadas contra el ingreso gravable generado en los siguientes años en cada país y no podrán ser utilizadas para compensar el ingreso gravable en otros lugares en nuestro grupo consolidado. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2017, 2018 y 2019, utilizamos pérdidas fiscales por Ps.16.4 millones, Ps.154.4 millones y Ps.214.5 millones, respectivamente.

Impuestos de Centroamérica (Guatemala, Costa Rica y El Salvador)

De conformidad con la Ley de Impuesto Sobre la Renta en Guatemala, bajo el régimen de beneficios de actividades mercantiles, las pérdidas fiscales no se pueden compensar contra las utilidades fiscales futuras. Por el año terminado el 31 de diciembre de 2018 y 2019, generamos una ganancia (pérdida) de operación de Ps. 8.5 millones y Ps.(1.1) millones, respectivamente.

De acuerdo con la ley del impuesto a la renta corporativo de Costa Rica, bajo el régimen de ganancias de actividades comerciales, las pérdidas operativas netas pueden compensar los ingresos gravables en un plazo de tres años. Para los años terminados el 31 de diciembre de 2017, 2018 y 2019, la Compañía generó pérdidas operativas netas por Ps.300.6 millones, Ps.170.7 millones y Ps.50.2 millones, respectivamente para las cuales no se ha reconocido ningún activo por impuestos diferidos.

De acuerdo con la ley del impuesto sobre la renta corporativa de El Salvador, bajo el régimen de ganancias de actividades comerciales, pérdidas operativas netas no pueden compensar los ingresos gravables en años anteriores o futuros. Para el año finalizado el 31 de diciembre de 2019, la Compañía obtuvo una pérdida operativa neta de Ps.32.5 millones.

Deterioro de activos de larga duración. El valor en libros del equipo de vuelo, mobiliario y equipo y activos por derecho de uso es revisado para determinar si existen indicios de deterioro cuando eventos o cambios en circunstancias indican que el valor en libros

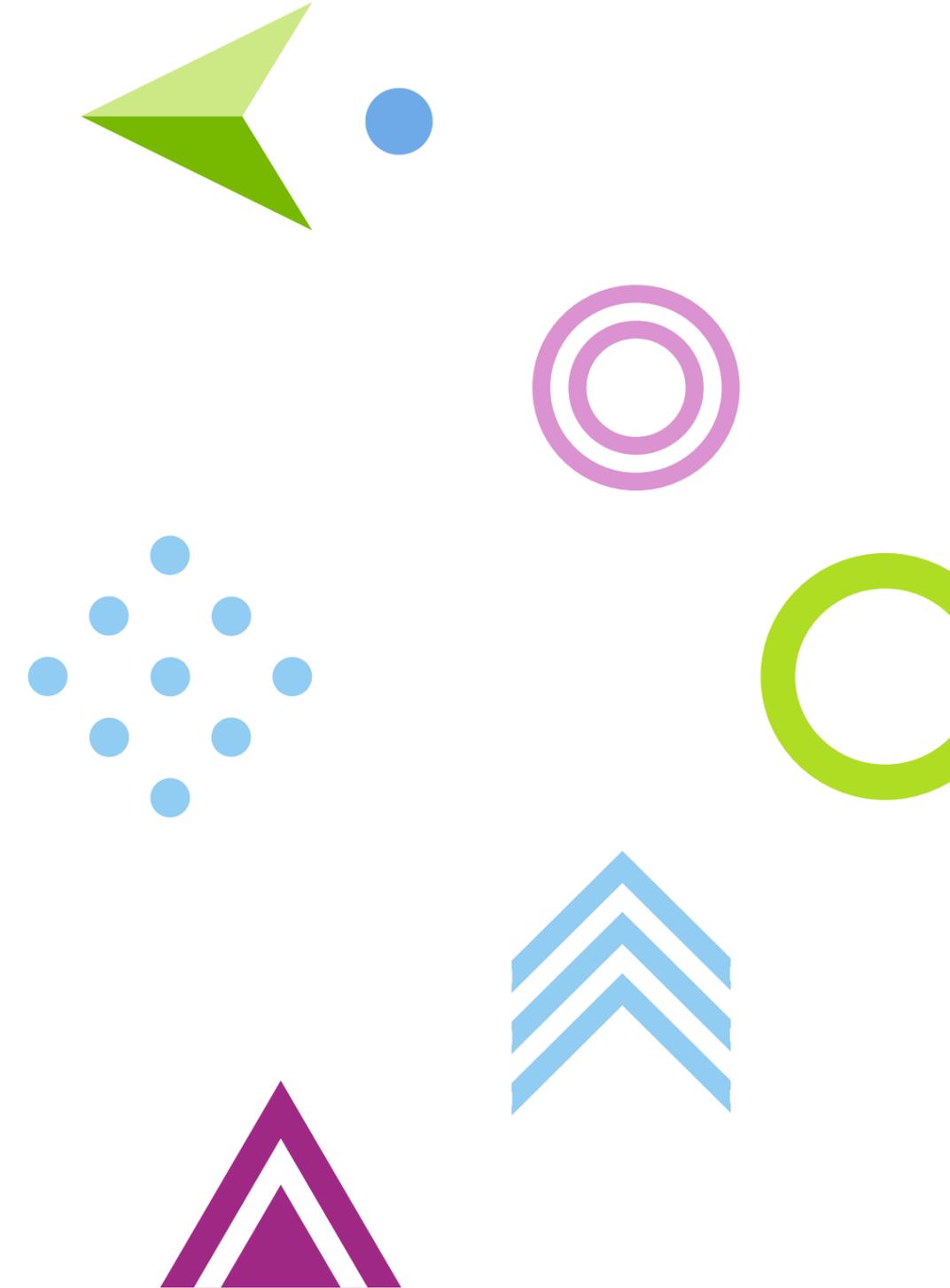
podría no ser recuperable. Las pérdidas acumuladas por deterioro se muestran como una reducción en el valor en libros de equipo de vuelo, mobiliario y equipo y activos por derecho de uso.

Registramos los cargos por deterioro de activos de larga duración utilizados en nuestras operaciones cuando eventos y circunstancias indican que los activos pueden verse deteriorados o cuando el valor en libros de un activo de larga duración o unidad generadora de efectivo excede su valor recuperable, el cual es el mayor entre su valor de mercado menos el costo de venta y su valor de uso.

El cálculo del valor de uso se basa en un modelo de flujo de efectivo descontado, en el que se utilizan nuestras proyecciones sobre los resultados de operaciones para el futuro cercano. El importe recuperable de activos de larga duración es sensible a las incertidumbres inherentes en la preparación de proyecciones y a la tasa de descuento utilizada en el cálculo.

Al 31 de diciembre de 2017, 2018 y 2019, no se registraron cargos por deterioro relacionados con nuestros activos de larga duración.

Estimación para pérdidas crediticias. Se constituye una reserva para pérdidas crediticias cuando existen pruebas objetivas de que no seremos capaces de cobrar todas las cantidades adeudadas conforme a los términos originales de las cuentas por cobrar. Al 31 de diciembre de 2017, 2018 y 2019, la estimación para pérdidas crediticias fue de Ps.17.8 millones, Ps.11.3 millones y Ps.40.3 millones respectivamente.



Ingresos operativos

2018 COMPARADO CON 2019

	Por los años terminados el 31 de diciembre de			Variación
	2018 Ajustado ⁽¹⁾	2019		
(En miles de pesos, excepto por % y la información operativa)				
Ingresos operativos				
Ingreso pasajero:				
Ingreso tarifa	18,487,858	23,129,991	4,642,133	25.1%
Otros ingresos pasajero	7,892,497	10,569,208	2,676,711	33.9%
Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero:				
Otros ingresos no relacionados con el ingreso pasajero	697,357	897,586	200,229	28.7%
Carga	227,438	228,836	1,398	0.6%
Instrumentos financieros no derivados	-	(72,949)	(72,949)	n.a.
Total ingresos operativos	27,305,150	34,752,672	7,447,522	27.3%
Información operativa				
Capacidad (en miles de ASMs)	21,009,545	24,498,893	3,489,348	16.6%
Factor de ocupación reservado	85%	86%	-	1.0 pp
Pasajeros reservados (en miles)	18,396	21,975	3,579	19.5%
Tarifa promedio por pasajero reservado	1,006	1,054	48	4.8%
Ingresos promedio derivados de otros pasajeros reservados	429	481	52	12.1%
Promedio total de otros ingresos por pasajero reservado	479	532	53	11.1%
Ingresos de pasajeros por milla (RPMs) (miles)	17,748,408	21,032,364	3,283,956	18.5%

(1) Al adoptar la NIIF 16, aplicamos la nueva norma en la fecha de vigencia requerida a partir del 1 de enero de 2019, utilizando el método de adopción retrospectivo total para proporcionar resultados comparativos en todos los períodos presentados, reconociendo el efecto en las ganancias acumuladas a partir del 1 de enero de 2017.

Ingresos tarifa. El incremento en el ingreso por pasajero en 2019 como consecuencia principalmente del crecimiento en nuestra capacidad en ASMs en un 16.6% derivada de la incorporación de cinco nuevas aeronaves. Adicionalmente, nuestros pasajeros reservados incrementaron 19.5% y nuestra tarifa promedio por pasajero reservado incrementó en un 4.8% año con año.

Otros ingresos pasajero. El incremento en otros ingresos por pasajeros en 2019 fue resultado del aumento en el volumen del número de pasajeros que decidió comprar nuestros servicios adicionales. Continuamos implementando nuestra estrategia de tarifa desagregada, así como también, la estimulación de la demanda. Particularmente, durante 2019, nuestros ingresos por servicios aumentaron debido a mejores ingresos por cargos cobrados por exceso de equipaje, selección de asientos por anticipado y cambio de itinerario.

Otros ingresos no relacionados con el ingreso pasajero. El aumento en los otros ingresos por servicios adicionales se debió principalmente a mayores incentivos aeroportuarios registrados durante 2019.

Carga. El incremento en ingresos de carga en 2019 fue principalmente debido al mayor volumen de operaciones registradas durante 2019.

2017 COMPARADO CON 2018

	Por los años terminados el 31 de diciembre de			
	2017 Ajustado ⁽¹⁾	2018	Variación	
(En miles de pesos, excepto por % y la información operativa)				
Ingresos operativos				
Ingreso pasajero:				
Ingreso tarifa	17,791,317	18,487,858	696,541	3.9%
Otros ingresos pasajero	6,098,504	7,892,497	1,793,993	29.4%
Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero:				
Otros ingresos no relacionados con el ingreso pasajero	727,392	697,357	(30,035)	(4.1)%
Carga	170,973	227,438	56,465	33.0%
Total ingresos operativos	24,788,186	27,305,150	2,516,964	10.2%
Información operativa				
Capacidad (en miles de ASMs)	18,860,950	21,009,545	2,148,595	11.4%
Factor de ocupación reservado	84%	85%	—	1.0%
Pasajeros reservados (en miles)	16,427	18,396	1,969	12.0%
Tarifa promedio por pasajero reservado	1,086	1,006	(80)	(7.4)%
Ingresos promedio derivados de otros pasajeros reservados	371	429	58	15.6%
Promedio total de otros ingresos por pasajero reservado	426	479	53	12.4%
Ingresos de pasajeros por milla (RPMs) (miles)	15,917,246	17,748,408	1,831,162	11.5%

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

Ingresos tarifa. El ligero incremento en el ingreso tarifa en 2018 se debió principalmente al crecimiento en nuestra capacidad, medida en términos de ASM's del 11.4%, resultado de la incorporación de dos 2 nuevas aeronaves netas, parcialmente compensado por una menor tarifa promedio por pasajero reservado del 7.4% año contra año. Nuestro tráfico, medido en términos de RPM's incrementó en 11.5% en 2018, como resultado del aumento en el tamaño de nuestra flota.

Otros ingresos pasajero. El aumento en los otros ingresos en 2018 se debió principalmente a un mayor volumen de pasajeros que eligieron comprar servicios adicionales. Continuamos ejecutando nuestra estrategia de desagregación de tarifas y estimulación de la demanda. En particular, durante 2018, nuestros ingresos adicionales totales aumentaron debido a la mejora de los ingresos por las tarifas cobradas por exceso de equipaje, la selección avanzada de asientos y los cambios de itinerario.

Otros ingresos no relacionados con el ingreso pasajero. La disminución en los otros ingresos por servicios adicionales se debió principalmente a mayores incentivos aeroportuarios registrados durante 2017.

Carga. El incremento en ingresos por carga en 2018 fue principalmente debido a un mayor volumen en operaciones de carga registradas durante 2018.

Gastos de operación, neto

2018 COMPARADO CON 2019

	Por los años terminados el 31 de diciembre de			Variación
	2018 ⁽¹⁾	2019		
(En miles de pesos, excepto por %)				
Otros ingresos operativos	(621,973)	(327,208)	294,765	(47.4)%
Gasto de combustible, neto	10,134,982	11,626,069	1,491,087	14.7%
Gastos de navegación, aterrizaje y despegue	4,573,319	5,108,489	535,170	11.7%
Depreciación de activos por derecho de uso	4,043,691	4,702,971	659,280	16.3%
Salarios y beneficios	3,125,393	3,600,762	475,369	15.2%
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	1,501,203	1,447,637	(53,566)	(3.6)%
Gastos de mantenimiento	1,497,989	1,488,431	(9,558)	(0.6)%
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo	956,010	961,657	5,647	0.6%
Otros gastos operativos	1,059,098	1,112,927	53,829	5.1%
Depreciación y amortización	500,641	675,514	174,873	34.9%
Total gastos operativos, neto	26,770,353	30,397,249	3,626,896	13.5%

(1) Al 1 de enero de 2019 adoptamos NIIF 16 usando el método retrospectivo total de adopción, para proveer información comparativa en todos los períodos presentados, reconociendo el efecto de adopción en resultados acumulados al 1 de enero de 2017.

El total de gastos de operación neto incrementó 13.5% en 2019, principalmente como resultado del crecimiento de nuestras operaciones y otros factores que se explican más adelante.

Otros ingresos operativos. Los otros ingresos operativos decrecieron en Ps.294.8. millones o 47.4% en 2019, debido principalmente a menores ganancias registradas por operaciones de venta y arrendamiento en vía de regreso durante 2019, comparado contra el año anterior, como resultado de la adopción de la NIIF 16.

Gasto de combustible, neto. El gasto de combustible incrementó 14.7% en 2019, como resultado del aumento en el costo promedio de combustible por galón de 4.1% y un incremento por aumento en el consumo de galones en un 10.7%, esto como consecuencia del incremento en el tamaño de nuestra flota y de un aumento de 17.1% en nuestros despegues.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2019 y 2018 contratamos opciones asiáticas de collar de cero costo y contratos de opciones de calls asiáticas. Estos instrumentos calificaron como coberturas para efectos contables. Como resultado, durante el 2019, la pérdida del valor intrínseco de Ps.70.5 millones fue reciclado al costo del combustible.

Gastos de navegación, aterrizaje y despegue. El incremento del 11.7% en gastos de navegación, aterrizaje y despegue en 2019, se debió principalmente a un aumento del 17.1% en el número de nuestros despegues durante 2019. Adicionalmente, estos incrementos fueron parcialmente compensados por la disminución en el número de aeropuertos que operamos durante el año y los incentivos recibidos de ciertos grupos aeroportuarios generados por el crecimiento en nuestras operaciones.

Depreciación de activos por derecho de uso. El incremento del 16.3% de la depreciación de derecho de activo en 2019 se debió principalmente a un incremento de nuestra flota en cinco nuevas aeronaves netas y cuatro nuevos motores netos arrendados durante 2019.

Salarios y beneficios. El incremento del 15.2% en salarios y beneficios en 2019, se debió principalmente al incremento anual de salario, así como a aumento del 7.6% en nuestro número total de empleados durante el año. Adicionalmente, la compensación variable de nuestros empleados incrementó debido al aumento de nuestras operaciones registradas durante 2019, y el pasivo registrado como parte de los planes de retención a nuestros empleados (Ver "Administración – Recursos Humanos").

Gastos de venta, mercadotecnia y distribución. La disminución de 3.6% en el gasto de venta, mercadotecnia y distribución se debió a los esfuerzos adicionales relacionados con nuestro plan de eficiencia y reducción de costos.

Gastos de mantenimiento. La disminución de 0.6% en los gastos de mantenimiento en 2019 se debió principalmente a la recepción de notas de crédito por parte de algunos proveedores de mantenimiento. Esta disminución fue parcialmente compensada por el incremento en el tamaño de nuestra flota de 6.5% como resultado de la incorporación de cinco nuevas aeronaves netas recibidas durante el año y la depreciación de aproximadamente 0.1% en el tipo de cambio promedio del peso frente al dólar estadounidense durante 2019, como consecuencia de que algunos de estos gastos están denominados en dólares estadounidenses, el gasto de mantenimiento disminuyó.

Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo. El incremento de 0.6% en los gastos variables de aeronaves y motores se debió principalmente a la depreciación en el promedio del tipo de cambio del peso frente al dólar de los EUA, como consecuencia de que la mayoría de estos gastos se generan en dólares estadounidenses.

Otros gastos operativos. Otros gastos operativos incremento 5.1% en 2019 se debió principalmente como resultado al incremento de seguros para los equipos de vuelo y gastos administrativos. Adicionalmente, durante 2019 nuestros otros gastos operativos en dólares incrementaron debido a la depreciación del 0.1% en el tipo

de cambio promedio del peso frente al dólar de 2019 como consecuencia de que la mayoría de estos gastos se generan en dólares estadounidenses.

Depreciación y amortización. El incremento de 34.9% en la depreciación y amortización en 2019, se debió principalmente a una mayor amortización de eventos mayores de mantenimiento asociados con la edad de nuestra flota. El costo de los cuales son registrados bajo el método de diferimiento. Durante 2018 y 2019, registramos como amortización de eventos mayores de mantenimiento Ps. 313.5 millones y Ps.450.4 millones, respectivamente.

2017 COMPARADO CON 2018

	Por los años terminados el 31 de diciembre de			Variación
	2017 ⁽¹⁾	2018 ⁽¹⁾		
(En miles de pesos, excepto por %)				
Otros ingresos operativos	(96,765)	(621,973)	(525,208)	>100%
Gasto de combustible, neto	7,255,636	10,134,982	2,879,346	39.7%
Gastos de navegación, aterrizaje y despegue	4,002,744	4,573,319	570,575	14.3%
Depreciación de activos por derecho de uso	3,437,903	4,043,691	605,788	17.6%
Salarios y beneficios	2,823,647	3,125,393	301,746	10.7%
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	1,691,524	1,501,203	(190,321)	(11.3)%
Gastos de mantenimiento	1,429,595	956,010	(473,585)	(33.1)%
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo	1,418,253	1,497,989	79,736	5.6%
Otros gastos operativos	1,034,258	1,059,098	24,840	2.4%
Depreciación y amortización	548,687	500,641	(48,046)	(8.8)%
Total gastos operativos, neto	23,545,482	26,770,353	3,224,871	13.7%

(1) Al 1 de enero de 2019 adoptamos NIIF 16 usando el método retrospectivo total de adopción, para proveer información comparativa en todos los períodos presentados, reconociendo el efecto de adopción en resultados acumulados al 1 de enero de 2017.

El total de gastos de operación neto, incrementó 13.7% en 2018, principalmente como resultado del crecimiento de nuestras operaciones y otros factores que se explican más adelante.

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

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

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2018 contratamos opciones asiáticas de collares de cero costo y opciones asiáticas de contratos de call. Adicionalmente, durante el año terminado el 31 de diciembre de 2018 contratamos opciones asiáticas de contratos de call. Estos instrumentos calificaron como coberturas para efectos contables. Como resultado, durante 2018, el beneficio del valor extrínseco de Ps.402.5 millones fue reciclado al costo del combustible.

Gastos de navegación, aterrizaje y despegue. El incremento del 14.3% en gastos de navegación, aterrizaje y despegue en 2018 se debió principalmente a un aumento en el número de aeropuertos que operamos durante el año. Adicionalmente, nuestras operaciones medidas por el número de despegues aumentó por 9.1%. Estos incrementos fueron parcialmente compensados por los incentivos recibidos

de ciertos grupos aeroportuarios generados como resultado del crecimiento en nuestras operaciones.

Depreciación de activos por derecho de uso. El incremento del 17.6% de la depreciación de derecho de activo en 2018 fue principalmente debido a un incremento de nuestra flota en seis nuevas aeronaves netas y dos nuevos motores netos arrendados durante 2018.

Salarios y beneficios. El incremento del 10.7% en salarios y beneficios en 2018, se debió principalmente al aumento del salario anual, así como a pagos de liquidaciones relacionadas con una disminución neta del 2.9% en el número total de empleados, como parte de nuestro plan de eficiencia y reducción de costos. Adicionalmente, la compensación variable de nuestros empleados incrementó debido también al aumento de nuestras operaciones registrado en 2018, así como al impacto contable acumulado relacionado con nuestros planes de retención de la administración (Ver "Administración – Recursos Humanos").

Gastos de venta, mercadotecnia y distribución. La disminución del 11.3% en el gasto de venta, mercadotecnia y distribución se debió a eficiencias en nuestros gastos de mercadotecnia y distribución relacionado con nuestro plan de eficiencia y reducción de costos.

Gastos de mantenimiento. El incremento en un 5.6% en gastos de mantenimiento en 2018, se debió principalmente al aumento del tamaño de nuestra flota incrementó en un 8.5% como resultado de incorporar seis aeronaves nuevas netas a nuestra flota recibidas durante el año. Adicionalmente, durante el 2018 nuestros gastos de mantenimiento aumentaron debido a la depreciación del 1.6%

en el tipo de cambio promedio del peso frente al dólar durante el año 2018, como consecuencia de que algunos de estos gastos se generan en dólares estadounidenses.

Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo. La disminución de 33.1% en gastos variables de aeronaves y motores debido principalmente a la disminución en el número de aeronaves entregadas a los arrendadores durante el año.

Otros gastos operativos. El incremento de 2.4% en otros gastos operativos en 2018 se debió principalmente al resultado n gastos adicionales en soporte técnico y de comunicación y gastos de servicio a pasajeros necesarios para el crecimiento de nuestras operaciones. Adicionalmente, durante 2018 nuestros otros gastos operativos en dólares incrementaron debido a la depreciación del 1.6% en el tipo de cambio promedio del peso frente al dólar de 2018, como consecuencia de que algunos de estos gastos se generan en dólares estadounidenses.

Depreciación y amortización. La disminución del 8.8% en la depreciación y amortización de 2018 fue principalmente como resultado de la menor amortización de eventos mayores de mantenimiento asociados con la edad de nuestra flota. El costo de los eventos mayores de mantenimiento es registrado bajo el método de diferimiento. Durante 2017 y 2018, registramos como amortización de eventos mayores de mantenimiento por Ps.382.7 millones y Ps.313.5 millones, respectivamente.

Resultados operativos

2018 COMPARADO CON 2019

	Al 31 de diciembre de			Variación
	2018 Ajustado ⁽¹⁾	2019		
(En miles de pesos, excepto por %)				
Resultados operativos				
Total ingresos operativos	27,305,150	34,752,672	7,447,522	27.3%
Total gastos operativos, neto	26,770,353	30,397,249	3,626,896	13.5%
Utilidad de operación	534,797	4,355,423	3,820,626	>100%

(1) En la adopción de la NIIF 16 aplicamos el nuevo estándar en la fecha efectiva requerida al 1 de enero de 2019, usando el método retrospectivo total de adopción, para proveer información comparativa en todos los períodos presentados, reconociendo el efecto de adopción en resultados acumulados al 1 de enero de 2017.

Utilidad de operación. Como resultado de los factores antes mencionados, nuestra utilidad de operación fue de Ps. 4,355 millones en 2019, lo que representó un incremento del más del 100% comparado con nuestra utilidad operativa de Ps. 534.8 millones en 2018. Como consecuencia de la adopción de la NIIF 16, los gastos operativos disminuyeron y nuestra utilidad de operación aumentó.

2017 COMPARADO CON 2018

	Al 31 de diciembre de			Variación
	2017 Ajustado ⁽¹⁾	2018 Ajustado ⁽¹⁾		
(En miles de pesos, excepto por %)				
Resultados operativos				
Total ingresos operativos	24,788,186	27,305,150	2,516,964	10.2%
Total gastos operativos, neto	23,545,482	26,770,353	3,224,871	13.7%
Utilidad de operación	1,242,704	534,797	(707,907)	(57.0)%

(1) En la adopción de la NIIF 16 aplicamos el nuevo estándar en la fecha efectiva requerida al 1 de enero de 2019, usando el método retrospectivo total de adopción, para proveer información comparativa en todos los períodos presentados, reconociendo el efecto de adopción en resultados acumulados al 1 de enero de 2017.

Utilidad de operación. Como resultado de los factores antes mencionados, obtuvimos una pérdida operativa de Ps. 534.8 millones en 2018, menor a nuestra utilidad operativa de Ps. 1,242.7 millones en 2017 por 57%. Como consecuencia de la adopción de la NIIF 16, los gastos operativos disminuyeron y mejoró la utilidad de operación en ambos años.

Resultados financieros

2018 COMPARADO CON 2019

	Al 31 de diciembre de			Variation
	2018 Ajustado ⁽¹⁾	2019		
(En miles de pesos, excepto por %)				
Resultados financieros				
Ingresos financieros	152,603	207,799	55,196	36.2%
Costos financieros	(1,876,312)	(2,269,829)	(393,517)	21.0%
Utilidad (pérdida) cambiaria, neta	(103,790)	1,440,501	1,544,291	n.a.
Total resultados financieros	(1,827,499)	(621,529)	1,205,970	(66.0)%

(1) En la adopción de la NIIF 16^a aplicamos el nuevo estándar en la fecha efectiva requerida al 1 de enero de 2019, usando el método retrospectivo total de adopción, para proveer información comparativa en todos los períodos presentados, reconociendo el efecto de adopción en resultados acumulados al 1 de enero de 2017.

Resultados financieros totales. La disminución del 66.0% en el total de nuestra pérdida de resultados financieros en 2019, se debió principalmente al incremento en nuestra ganancia cambiaria obtenida año con año.

Durante 2019 registramos una ganancia cambiaria de Ps.1.4 mil millones que resultó de la apreciación del 4.3% del peso frente al dólar comparado con el mismo periodo del año anterior, y de nuestra posición neta pasiva en dólares de U.S.\$1.7 mil millones en 2019. Dicha posición neta pasiva en dólares resultó principalmente del valor de nuestros pasivos de arrendamientos y deuda financiera. Adicionalmente nuestro ingreso financiero incrementó por Ps.55.2 millones, principalmente por un incremento en nuestras inversiones de corto plazo, como resultado de un nivel más alto de Efectivo durante 2019. Nuestro costo financiero incrementó por Ps.393.5 millones principalmente debido al costo financiero de nuestros arrendamientos relacionado con el reconocimiento de la NIF 16 y los intereses pagados en nuestros certificados bursátiles fiduciarios.

2017 COMPARADO CON 2018

	Al 31 de diciembre de			Variación
	2017 Ajustado ⁽¹⁾	2018 Ajustado ⁽¹⁾		
(En miles de pesos, excepto por %)				
Resultados financieros				
Ingresos financieros	105,795	152,603	46,808	44.2%
Costos financieros	(1,515,281)	(1,876,312)	(361,031)	23.8%
Utilidad (pérdida) cambiaria, neta	683,039	(103,790)	(786,829)	n.a.
Total resultados financieros	(726,447)	(1,827,499)	(1,101,052)	>100%

(1) En la adopción de la NIIF 16 aplicamos el nuevo estándar en la fecha efectiva requerida al 1 de enero de 2019, usando el método retrospectivo total de adopción, para proveer información comparativa en todos los períodos presentados, reconociendo el efecto de adopción en resultados acumulados al 1 de enero de 2017.

Resultados financieros totales. El incremento del más de 100% en el total de nuestra pérdida financiera en el 2018 se debió principalmente al registro de la pérdida cambiaria durante el 2018 a diferencia de la ganancia obtenida durante 2017.

Durante 2018, registramos una pérdida de Ps.103.8 millones que resultó de la apreciación del 0.3% del peso frente al dólar comparado con el mismo periodo del año anterior, considerando que mantenemos una posición neta pasiva en dólares de EUA\$1.7 mil millones en 2018. Nuestra posición neta pasiva en dólares principalmente fue resultado del valor de nuestros pasivos de arrendamiento y deuda financiera. Adicionalmente, nuestros ingresos financieros aumentaron Ps.46.8 millones, debido principalmente al incremento en inversiones a corto plazo. Nuestros costos financieros aumentaron Ps.361.0 millones, debido al costo financiero de nuestros arrendamientos relacionado con el reconocimiento de la NIF 16 e intereses, así como mayores comisiones resultantes de nuestras de cartas de crédito.

Impuesto sobre la utilidad y utilidad neta

2018 COMPARADO CON 2019

	Al 31 de diciembre de			Variación
	2017 Ajustado ⁽¹⁾	2018 Ajustado ⁽¹⁾		
	(En miles de pesos, excepto por %)			
Utilidad (pérdida) neta				
Utilidad (pérdida) antes de impuestos a la utilidad	(1,292,702)	3,733,894	5,026,596	n.a.
Impuestos a la utilidad	349,820	(1,094,831)	(1,444,651)	n.a.
Utilidad (pérdida) neta	(942,882)	2,639,063	3,581,945	n.a.

(1) En la adopción de la NIIF 16 aplicamos el nuevo estándar en la fecha efectiva requerida al 1 de enero de 2019, usando el método retrospectivo total de adopción, para proveer información comparativa en todos los períodos presentados, reconociendo el efecto de adopción en resultados acumulados al 1 de enero de 2017.

Registramos una ganancia neta de Ps.2.6 mil millones en 2019, comparado a una pérdida neta de Ps.942.9 millones en 2018. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2019 y 2018 reconocimos un (gasto) beneficio fiscal de (Ps.1.1) mil millones y Ps.349.8 millones, respectivamente. Al 31 de diciembre de 2019, nuestras pérdidas fiscales ascendían a Ps.1.3 mil millones (Ps.1.6 mil millones al 31 de diciembre de 2018).

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2019 y 2018, utilizamos Ps.214.5 millones y Ps.154.4 millones de nuestras pérdidas fiscales disponibles, respectivamente.

La tasa efectiva impositiva durante 2019 y 2018 fue de 29.3% y 27.1%, respectivamente.

2017 COMPARADO CON 2018

	Al 31 de diciembre de			Variación
	2017 Ajustado ⁽¹⁾	2018 Ajustado ⁽¹⁾		
	(En miles de pesos, excepto por %)			
Utilidad (pérdida) neta				
Utilidad (pérdida) antes de impuestos a la utilidad	516,257	(1,292,702)	(1,808,959)	n.a.
Impuestos a la utilidad	(237,586)	349,820	587,406	n.a.
Utilidad (pérdida) neta	278,671	(942,882)	(1,221,553)	n.a.

(1) En la adopción de la NIIF 16 aplicamos el nuevo estándar en la fecha efectiva requerida al 1 de enero de 2019, usando el método retrospectivo total de adopción, para proveer información comparativa en todos los períodos presentados, reconociendo el efecto de adopción en resultados acumulados al 1 de enero de 2017.

Registramos una pérdida neta de Ps.942.9 millones en 2018, en comparación con la utilidad neta de Ps.278.7 millones en 2017. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2018 y 2017 reconocimos un beneficio fiscal (gasto) de Ps.349.8 millones de pesos y Ps.237.6 millones, respectivamente. Al 31 de diciembre de 2018, nuestras pérdidas fiscales ascendían a Ps.1.6 mil millones (Ps.1.5 mil millones al 31 de diciembre de 2017).

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

La tasa efectiva impositiva durante 2018 y 2017 fue de 27.1% y 46.0%, respectivamente.

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		
	2017 Ajustado ⁽¹⁾	2018 Ajustado ⁽¹⁾	2019
	(Miles de pesos)		
Flujos netos de efectivo generados por actividades de operación	6,018,767	6,276,707	9,509,643
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión	(2,260,440)	(1,389,395)	(1,879,341)
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de financiamiento	(3,634,598)	(5,946,059)	(5,238,840)

(1) Al adoptar la NIIF 16, aplicamos la nueva norma en la fecha de vigencia requerida a partir del 1 de enero de 2019, utilizando el método de adopción retrospectivo total para proporcionar resultados comparativos en todos los períodos presentados, reconociendo el efecto en las ganancias acumuladas a partir del 1 de enero de 2017.

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 en hasta el año 2022.

Nuestro efectivo y equivalentes de efectivo aumentaron en Ps. 2.1 mil millones, de Ps. 5.9 mil millones al 31 de diciembre de 2018 a Ps. 8.0 mil millones al 31 de diciembre de 2019. Al 31 de diciembre de 2019

teníamos disponibles líneas de crédito por la cantidad de Ps. 9.0 mil millones, de las cuales Ps. 6.6 mil millones correspondían al financiamiento de la deuda y Ps. 2.4 mil millones correspondían a cartas de crédito (Ps. 1.7 mil millones no han sido dispuestos). Al 31 de diciembre de 2018 teníamos disponibles líneas de crédito por la cantidad de Ps. 6.7 mil millones, de las cuales Ps. 4.1 mil millones correspondían al financiamiento de la deuda y Ps. 2.7 mil millones correspondía a cartas de crédito (Ps. 1.0 mil millones no han sido dispuestos).

Contamos con una política de inversión para optimizar el desempeño y garantizar la disponibilidad del efectivo y minimizar el riesgo asociado con la inversión de efectivo, equivalentes de efectivo e inversiones a corto plazo. Dicha política provee los lineamientos sobre

el saldo mínimo, mezcla de monedas, instrumentos, fechas límite, contrapartes y riesgo de crédito. Al 31 de diciembre de 2019, 88% de nuestro efectivo, equivalentes de efectivo e inversiones a corto plazo se encontraban denominadas en dólares americanos y el 12% se encontraban denominadas en pesos. Ver Nota 3 de nuestros estados financieros consolidados incluidos dentro de este reporte anual.

Flujos netos de efectivo generados por actividades de operación.

Dependemos principalmente de los flujos de efectivo de nuestra operación para generar capital de trabajo para nuestras operaciones actuales y futuras. Los flujos netos de efectivo generados por actividades de operación sumaron Ps.9.5 mil millones y Ps.6.3 mil millones en 2019 y 2018, respectivamente. El aumento se debió principalmente a un incremento en venta de transportación no utilizada, comparado con 2018.

Los flujos netos de efectivo generados por las actividades de operación sumaron Ps. 6.3 mil millones y Ps.6.0 mil millones en 2018 y 2017, respectivamente. El aumento se debió principalmente a la recuperación de depósitos en garantía y venta de transportación no utilizada, comparado con 2017.

Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión.

Durante 2019, el flujo neto de efectivo utilizado en actividades de inversión ascendió a Ps. 1.9 mil millones, que consistió principalmente en pagos anticipados para la adquisición de aeronaves y motores que ascendieron a Ps. 1.4 mil millones, parcialmente compensados por los reembolsos de pagos anticipados, los cuales ascendieron a Ps. 0.7 mil millones. Adicionalmente, registramos otros gastos por inversión de capital relacionados con partes de aeronaves y adquisiciones de refacciones rotables, activos intangibles y costos por mantenimiento mayor netos de bajas de Ps. 1.2 mil millones.

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

Durante 2017, el flujo de efectivo utilizado en actividades de inversión ascendió a Ps.2.3 mil millones, que consistió principalmente en pagos anticipados relacionados con la adquisición de aeronaves y motores por una cantidad de Ps.1.7 mil millones parcialmente compensados por reembolsos de pagos anticipados de Ps.0.2 mil millones. Adicionalmente, se registraron gastos relacionados con la adquisición de partes de aeronaves, refacciones rotables, activos intangibles y costos por mantenimiento mayor netos de ventas de Ps.0.81 mil millones.

Flujos netos de efectivo generados por actividades de financiamiento. Durante 2019, el flujo neto de efectivo generado por actividades de financiamiento sumó la cantidad de Ps. 5.2 mil millones, y consistió principalmente en las obligaciones por pagos de arrendamiento de Ps.6.4 mil millones (renta de aeronaves y motores de repuesto), flujos pagados por anticipado para la compra de aeronaves por un monto de Ps. 0.7 mil millones, pagos de líneas de crédito de capital de trabajo por Ps. 0.5 mil millones y el pago de intereses por Ps. 0.3 mil millones; los cuales fueron parcialmente compensados por flujos provenientes de las líneas de crédito revolventes con Banco Santander y Bancomext, que sumó Ps.1.1 mil millones, así como de los certificados bursátiles fiduciarios "CEBUR"

de Ps.1.4 mil millones, el cual considera los costos por transacción amortizada y una línea de crédito de capital de trabajo de corto plazo con Banco Sabadell, S.A. de Ps.0.2 mil millones.

Durante 2018, el flujo neto de efectivo generado por actividades de financiamiento sumó la cantidad de Ps.5.9 mil millones, y consistió principalmente en las obligaciones por pagos de arrendamiento de Ps.5.7 mil millones (renta de aeronaves y motores de repuesto), flujos pagados por anticipado para la compra de aeronaves por un monto de Ps. 0.7 mil millones, pagos de líneas de crédito de capital de trabajo por Ps. 0.5 mil millones, pago de intereses por Ps. 0.2 mil millones los cuales fueron parcialmente compensados por flujos provenientes de las líneas de crédito revolventes con Banco Santander y Bancomext, que sumó Ps.1.2 mil millones.

Durante 2017, el flujo neto de efectivo generado por actividades de financiamiento sumó la cantidad de Ps.3.6 mil millones, y consistió principalmente en las obligaciones por pagos de arrendamiento de Ps.5.0 mil millones (renta de aeronaves y motores de repuesto), flujos pagados por anticipado para la compra de aeronaves por un monto de Ps. 0.2 mil millones, pagos de capital de trabajo por Ps. 0.7 mil millones, pago de intereses por Ps. 0.1 mil millones los cuales fueron parcialmente compensados por flujos provenientes de las líneas de crédito revolventes con Banco Santander y Bancomext, que sumó Ps.1.5 mil millones y una línea de crédito de capital de corto plazo con Banco Nacional de México S.A. y Bank of America México, S.A. por Ps.0.9 mil millones.

Contratos de Crédito

La línea de crédito revolvente con Banco Santander México y Bancomext, de fecha 27 de julio de 2011, modificada el 1 de agosto de 2013,

el 28 de febrero de 2014 y 27 de noviembre de 2014, bajo la cual somos garantes, cuya tasa es variable, proporciona financiamiento de los pagos anticipados para la compra de diecinueve aeronaves Airbus A320. El 25 de agosto de 2015 celebramos un convenio modificatorio adicional a dicho contrato para financiar los pagos anticipados de entrega de ocho aeronaves adicionales Airbus A320. El 30 de noviembre de 2016 celebramos un convenio modificatorio adicional a dicho contrato para financiar los pagos anticipados de entrega de 22 aeronaves Airbus A320 bajo nuestro contrato de compraventa con Airbus. En diciembre de 2017, formalizamos una mejora adicional para extender el plazo del acuerdo de préstamo hasta noviembre de 2021. Finalmente, formalizamos en una mejora adicional a este acuerdo de préstamo en noviembre de 2018, para extender el plazo hasta mayo de 2022.

El monto total principal de esta línea de crédito revolvente es de hasta EUA\$183.0 millones, de los cuales EUA\$103.7 millones es proporcionada por Banco Santander México y EUA\$79.3 millones por Bancomext. Este crédito revolvente devenga una tasa de interés anual a tasa LIBOR más 260 puntos porcentuales. La fecha de vencimiento es el 31 de mayo de 2022, pero puede ser extendida a noviembre de 2022. Cualquier cantidad pagada puede ser dispuesta nuevamente hasta el 31 de octubre de 2022. Esta línea de crédito revolvente podría limitar nuestra capacidad, entre otras cosas, para declarar y pagar dividendos en el caso de incumplimiento con los términos de pago previstos por el mismo, disponer de determinados activos, incurrir en deuda y crear ciertos gravámenes.

En diciembre de 2016, celebramos un contrato de crédito de capital de trabajo de corto plazo con Banco Nacional de México, S.A. por un monto de Ps.406.3 millones, con un interés anual de tasa de interés de equilibrio interbancario (tasa de interés interbancaria

de equilibrio o TIIE) 28 días más 90 puntos básicos. En diciembre de 2017, celebramos un contrato de crédito de capital de trabajo de corto plazo con Banco Nacional de México, S.A. por un monto de Ps.948.4 millones, con una tasa anual igual a la Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio (TIIE) a plazo de 28 días más un diferencial en el rango de 20 a 80 puntos base de acuerdo con las condiciones contractuales de cada desembolso. Finalmente, en diciembre de 2017 renovamos este crédito de capital de trabajo a corto plazo con Banco Nacional de México, S.A. por un monto de Ps.461.3 millones, con un interés anual de TIIE 28 días más 90 puntos básicos, con fecha de vencimiento final en enero de 2019.

El 20 de junio de 2019 nuestra subsidiaria Volaris Opco emitió 15,000,000 de certificados bursátiles fiduciarios bajo la clave VO-LARCB 19 por la cantidad de Ps.1.5 mil millones a través de un Fideicomiso Irrevocable número CIB/3249 constituido por Volaris Opco. El monto emitido es parte un programa autorizado por la CNBV por una cantidad de has Ps.3.0 mil millones de pesos.

Tiene un vencimiento de cinco años, con reducciones anuales de Ps.250,000, Ps.500,000, Ps.500,000 y Ps. 250,000 en 2021, 2022, 2023 y 2024, respectivamente, devengando una tasa de interés anual de TIIE 28 días más 175 puntos base.

En diciembre 2019, la Compañía celebró un contrato de crédito a corto plazo con Banco Sabadell, S.A., Institución de Banca Múltiple ("Sabadell") con Volaris Opco como nuestro obligado solidario, por la cantidad de Ps.200 millones en pesos mexicanos, devengando una tasa de interés anual de TIIE 28 días más 120 puntos base.

Al 31 de diciembre de 2019, estábamos al corriente con nuestros pagos de principal e intereses, así como en cumplimiento con las

obligaciones al ampro de nuestros contratos de crédito y la línea de crédito revolving.

Ver "Comentarios y Análisis de la Administración sobre los Resultados de Operación y Situación Financiera de Volaris – Tendencias y factores inciertos relacionados con nuestro negocio."

COMPROMISOS Y OBLIGACIONES CONTRACTUALES

La siguiente tabla resume las obligaciones contractuales al 31 de diciembre de 2019:

Obligaciones Contractuales / Pagos exigibles al periodo*					
	Total	<1 año	1 a 3 años	3 a 5 años	>5 años
(En miles de pesos)					
Deuda ⁽¹⁾	4,998,441	2,086,017	2,202,553	709,871	—
Obligaciones de arrendamientos ⁽²⁾	40,517,045	4,720,505	9,695,025	8,404,284	17,697,231
Futuras obligaciones de arrendamientos ⁽³⁾	19,959,084	392,866	2,698,915	3,326,518	13,540,785
Obligaciones relacionadas con la compra en equipo de vuelo ⁽⁴⁾	82,828,498	2,661,281	14,542,803	28,719,331	36,905,083
Total de pagos futuros de obligaciones contractuales	148,303,068	9,860,669	29,139,296	41,160,004	68,143,099

(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) Nuestros contratos por venta y arrendamiento en vía de regreso consisten principalmente en pagos futuros de arrendamientos con los arrendadores.

(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 2011, firmamos un convenio modificadorio al contrato de compraventa con Airbus para una orden adicional de 44 aeronaves A320 para entrega a partir del 2014 hasta el 2020.

* Esta revelación de obligaciones contractuales no incluye obligaciones relacionadas con nuestros beneficios de post-empleo de Ps.38.2 millones al 31 de diciembre de 2019.

Los gastos comprometidos para dichas aeronaves, motores de repuesto, partes de repuesto y equipo de vuelo relacionado, incluyendo cantidades estimadas, conforme a nuestras obligaciones

contractuales de aumento de precios en los pagos anticipados para la compra de aeronaves serán de Ps.18.8 mil millones del 2020 al 2025 y más adelante.

En 2020 esperamos que nuestras inversiones de capital, excluyendo los pagos anticipados para compras de aeronaves, sean de Ps.82.8 mil millones, los cuales consistirán principalmente en refacciones rotables, construcciones y mejoras a bienes arrendados y costos de eventos de mantenimiento mayores (las mejoras a los bienes arrendados se registran dentro del rubro de refacciones rotables, mobiliario y equipos, neto).

OBLIGACIONES FUERA DE BALANCE

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

CRÉDITOS O ADEUDOS FISCALES

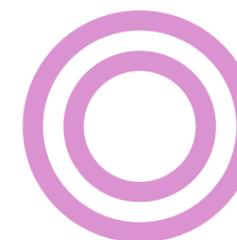
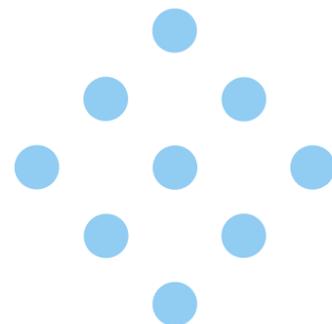
A la fecha del presente reporte Volaris se encuentra al corriente de sus obligaciones fiscales.

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 y prácticas societarias.

ESTIMACIONES, PROVISIONES O RESERVAS CONTABLES CRÍTICAS

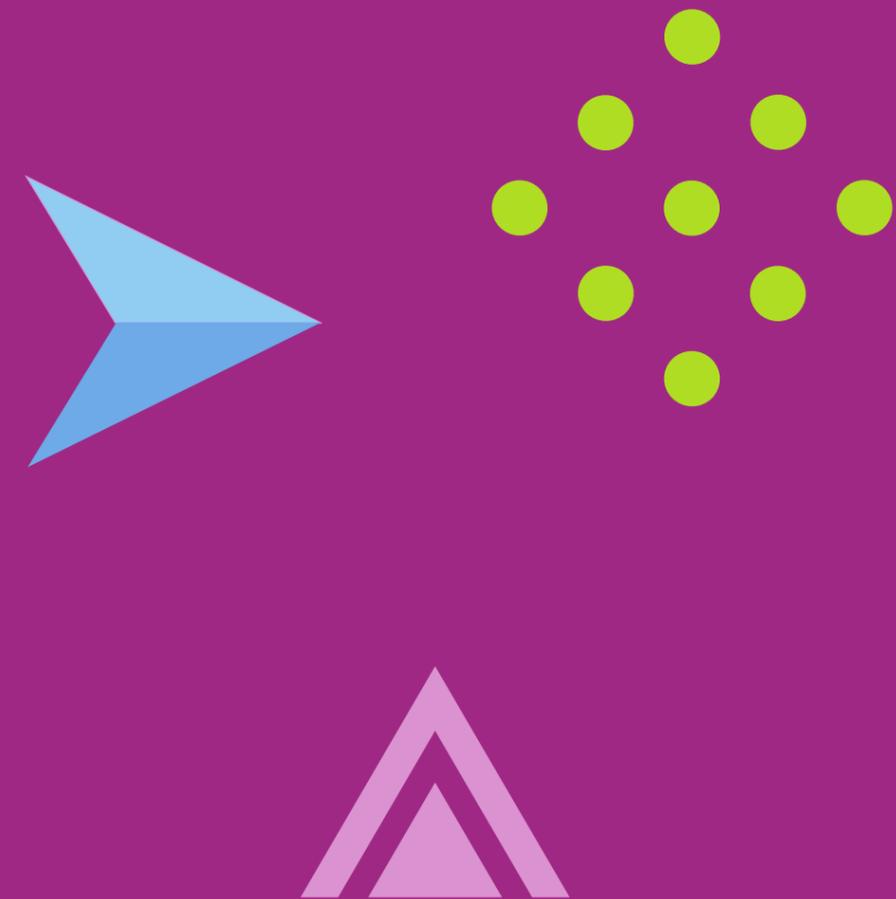
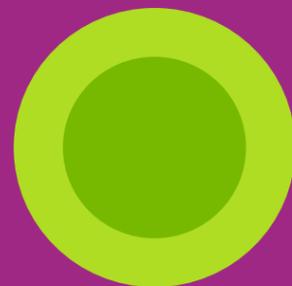
Para una descripción sobre las estimaciones, provisiones o reservas contables críticas de Volaris, ver “Comentarios y Análisis de la Administración sobre los Resultados de Operación y Situación Financiera de Volaris.”



ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS

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

Al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017
con informe de los auditores independientes



Informe de los auditores independientes	55
Estados financieros consolidados auditados:	
Estados consolidados de situación financiera	60
Estados consolidados de resultados	61
Estados consolidados de resultados integrales	62
Estados consolidados de cambios en el patrimonio	63
Estados consolidados de flujos de efectivo	64
Notas de los estados financieros consolidados	65



INFORME DE LOS AUDITORES INDEPENDIENTES



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

OPINIÓN

Hemos auditado los estados financieros consolidados adjuntos de Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V., y subsidiarias (“la Compañía”), que comprenden el estado consolidado de situación financiera al 31 de diciembre de 2019, el estado consolidado de resultados, el estado consolidado de resultados integrales, el estado consolidado de cambios en el patrimonio y el estado consolidado de flujos de efectivo correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha, así como las notas explicativas de los estados financieros consolidados que incluyen un resumen de las políticas contables significativas.

En nuestra opinión, los estados financieros consolidados adjuntos presentan razonablemente, en todos los aspectos materiales, la situación financiera consolidada de Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V., y subsidiarias al 31 de diciembre de 2019, así como sus resultados consolidados y sus flujos de efectivo consolidados correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera.

FUNDAMENTO DE LA OPINIÓN

Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría (NIA). Nuestras responsabilidades de acuerdo con dichas normas se describen más adelante en la sección “Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de los estados financieros consolidados” de nuestro informe. Somos independientes de la Compañía de conformidad con el “Código de Ética para Profesionales de la Contabilidad del Consejo de Normas Internacionales de Ética para Contadores” (“Código de Ética del IESBA”) junto con los requerimientos de ética que son aplicables a nuestra auditoría de los estados financieros consolidados en México por el “Código de Ética Profesional del Instituto Mexicano de Contadores Públicos” (“Código de Ética del IMCP”) y hemos cumplido las demás responsabilidades de ética de conformidad con esos requerimientos y con el Código de Ética del IESBA.

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

ASUNTOS CLAVE DE LA AUDITORÍA

Los asuntos clave de la auditoría son aquellos que, según nuestro juicio profesional, han sido los más significativos en nuestra auditoría de los estados financieros consolidados al 31 de diciembre de 2019. Estos asuntos han sido tratados en el contexto de nuestra auditoría de los estados financieros consolidados en su conjunto y en la formación de nuestra opinión sobre estos, y no expresamos una opinión por separado sobre dichos asuntos. Para cada asunto clave de auditoría, describimos cómo se abordó el mismo en el contexto de nuestra auditoría.

Hemos cumplido las responsabilidades descritas en la sección “Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de los estados financieros consolidados” de nuestro informe, incluyendo las relacionadas con los asuntos clave de auditoría. Consecuentemente, nuestra auditoría incluyó la aplicación de procedimientos diseñados a responder a nuestra evaluación de los riesgos de desviación material de los estados financieros consolidados adjuntos. Los resultados de nuestros procedimientos de auditoría, incluyendo los procedimientos aplicados para abordar los asuntos clave

de la auditoría descritos más adelante, proporcionan las bases para nuestra opinión de auditoría de los estados financieros consolidados adjuntos.

PROVISIÓN PARA CONDICIONES DE RETORNO DE AERONAVES Y MOTORES

Descripción del asunto clave de auditoría

Como se describe en la Nota 1p) de los estados financieros consolidados, los contratos de arrendamiento de la Compañía requieren que las aeronaves y motores arrendados sean devueltos al arrendador ya sea en una condición específica o realizar el pago para la ejecución de los trabajos de mantenimiento y reparación que sean necesarios para cumplir dicha condición.

La Compañía adoptó la NIIF 16 bajo el método retrospectivo completo, lo cual requirió la evaluación inicial de todos los contratos de arrendamiento de la Compañía desde la celebración del contrato, así como la reformulación de cada periodo de reporte anterior. La Compañía realizó una evaluación de la provisión para condiciones de retorno de sus aeronaves y motores arrendados, lo cual requirió que la administración estimara el costo de aquellas obligaciones de mantenimiento que serían incluidas en relación con la devolución de las aeronaves y motores arrendados.

Las obligaciones de mantenimiento realizadas al final del arrendamiento que no representen un beneficio para la Compañía se consideran como pagos variables bajo la NIIF 16, y se reconocen en resultados con base en el uso de la aeronave durante el periodo a partir de que se haya completado el mantenimiento mayor hasta la devolución del activo arrendado.

La provisión de mantenimiento cubre el costo para satisfacer las condiciones de retorno al momento de expirar los arrendamientos relacionados, principalmente en relación con la estructura de la aeronave, renovación del motor y refacciones con vidas útiles limitadas utilizando ciertos supuestos, incluyendo el uso previsto de la aeronave y el costo esperado de las actividades de mantenimiento que serán realizadas antes de devolver el activo arrendado. La provisión para condiciones de retorno de aeronaves y motores también considera como una renta suplementaria

los depósitos pagados al arrendador. Al 31 de diciembre de 2019, la provisión para condiciones de retorno de aeronaves y motores de la Compañía ascendió a Ps.1,852,688.

Debido a que la provisión para condiciones de retorno de aeronaves y motores es compleja, derivado de que se requieren juicios significativos realizados por la Administración para estimar los montos y momento de reconocimiento de los costos futuros, uso de las aeronaves y motores, momento de reconocimiento de la provisión, y otros supuestos, hemos determinado que éste es un asunto clave de auditoría.

Cómo nuestra auditoría abordó el asunto

Obtuvimos un entendimiento y evaluamos el diseño y eficacia operativa del control interno de la Compañía sobre la provisión para condiciones de retorno de aeronaves y motores. Por ejemplo, probamos los controles sobre la revisión de la Administración respecto de los costos de retorno, el cálculo de la tasa de descuento, el momento del reconocimiento, los supuestos significativos y los datos utilizados para dicho cálculo.

Para probar la provisión para la condición de devolución, nuestros procedimientos incluyeron, entre otros, revisar la integridad y exactitud de los contratos de arrendamiento e información subyacente, evaluar la metodología aplicada para calcular la provisión y probar el periodo en el que ocurriría el evento o condición que da lugar al pago, así como los supuestos clave; por ejemplo, las proyecciones de uso de la aeronave con base en los planes de vuelo programados y los costos de mantenimiento proyectados, para los cuales realizamos una comparación contra tendencias históricas y los costos reales incurridos en relación con las aeronaves y motores devueltos al arrendador o los costos de mantenimiento pagados al momento de devolver el activo arrendado según lo establecido en el contrato de arrendamiento correspondiente.

Adicionalmente, evaluamos las revelaciones que incluye la Compañía en relación con este asunto en las Notas 1p) y 15c) de los estados financieros consolidados.

ARRENDAMIENTO DE AERONAVES Y MOTORES

Descripción del asunto clave de auditoría

La Compañía adoptó la NIIF 16 y aplicó el método retrospectivo completo, el cual requirió la determinación de los valores en libros de todos los arrendamientos existentes en el periodo comparativo más antiguo como si dichos arrendamientos siempre se hubiesen reconocido bajo la NIIF 16, así como la reformulación de la información comparativa. Como se describe en la Nota 1x) de los estados financieros consolidados, como resultado del reconocimiento inicial de la NIIF 16, se reconoció un monto de Ps.23,500,081 por activos de derecho de uso, Ps.32,711,793 por pasivos por arrendamiento, y un efecto retrospectivo en las utilidades acumuladas de Ps.7,365,758 al 1 de enero de 2017.

Adicionalmente, la Compañía incorpora prácticamente toda su flota de aeronaves y la mayoría de sus motores bajo contratos de arrendamiento. De conformidad con las normas vigentes, al momento de celebrar el contrato, la Compañía evalúa si el contrato es, o contiene, un arrendamiento bajo la NIIF 16. En la fecha de inicio de un arrendamiento, la Compañía reconoce un pasivo por los pagos a realizar por el arrendamiento (es decir, el pasivo por el arrendamiento) y un activo que representa el derecho de usar el activo subyacente durante el plazo del arrendamiento (es decir, el activo por el derecho de uso).

Con base en los términos y condiciones de uso específicos de cada arrendamiento según se especifica en el contrato correspondiente, los posibles impactos de la clasificación adecuada de los arrendamientos, los supuestos aplicados para calcular la tasa incremental de préstamo, la determinación de los plazos de los arrendamientos y el hecho de que en 2019, la Compañía celebró contratos de arrendamiento para 7 aeronaves y 2 motores de repuesto, así como la renovación de 1 motor de repuesto, determinamos que éste es un asunto clave de auditoría.

Cómo nuestra auditoría abordó el asunto

Obtuvimos un entendimiento, evaluamos el diseño y probamos la eficacia operativa de los controles sobre el proceso de adopción de la NIIF 16 por parte de la Compañía; por ejemplo, probamos los controles respecto de la revisión de la administración

de los supuestos significativos descritos anteriormente y los datos de entrada que la administración utilizó para el cálculo de los activos por derecho de uso y los pasivos por arrendamiento.

Para probar la integridad y exactitud de la información subyacente utilizada para el cálculo de los activos por derecho de uso y los pasivos por arrendamiento, nuestros procedimientos incluyeron examinar los contratos de arrendamiento y revisar sus términos y condiciones, incluyendo las condiciones de pago, las tasas de los pagos de arrendamiento, entre otros procedimientos. Adicionalmente, analizamos la evaluación de la Administración sobre cada componente del arrendamiento en el contrato como un arrendamiento por separado de los componentes del contrato que no constituyen un arrendamiento, así como los supuestos utilizados para cumplir con los requisitos para la depreciación de los activos por derecho de uso. Además, involucramos a nuestros especialistas para evaluar los supuestos y la metodología utilizada por la Administración para el cálculo de la tasa incremental de préstamo.

Evaluamos las revelaciones que incluye la Compañía en relación con este asunto en las Notas 1p) y 14 de los estados financieros consolidados.

DEPÓSITOS DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES PAGADOS A ARRENDADORES

Descripción del asunto clave de auditoría

Ciertos contratos de arrendamiento de la Compañía requieren el pago de depósitos de mantenimiento a los arrendadores durante el plazo del arrendamiento con respecto a las aeronaves y los motores arrendados. Al 31 de diciembre de 2019, la Compañía reconoció un saldo de depósitos por mantenimiento de aeronaves de Ps.6,430,429. La revelación relacionada con esta cuenta se incluye en la Nota 11 de los estados financieros consolidados.

En la mayoría de los contratos de arrendamiento, la Compañía está obligada a pagar depósitos de mantenimiento a los arrendadores de las aeronaves como garantía de que cumplirá con las principales actividades de mantenimiento relacionadas. Los contratos de arrendamiento establecen que los depósitos por mantenimiento

serán reembolsados a la Compañía una vez que concluya el respectivo evento de mantenimiento. La cantidad de dicho reembolso será la que resulte menor entre (i) el monto de los depósitos de mantenimiento que conserva el arrendador en relación con el evento de mantenimiento específico y (ii) los costos elegibles del evento de mantenimiento específico. La Compañía considera como pagos de renta complementarios los depósitos de mantenimiento con respecto a los cuales no se espera que se lleve a cabo ningún evento de mantenimiento durante el plazo de arrendamiento de las aeronaves y motores, por lo que la Compañía no considera dichos depósitos como recuperables, toda vez que el arrendador los retendrá para cubrir los costos de mantenimiento futuros.

Los depósitos de mantenimiento se reconocerán como montos recuperables en la medida en que se espere incurrir costos de mantenimiento elegibles durante el plazo del arrendamiento. Cualquier monto excedente debe reconocerse como un gasto por arrendamiento adicional en el estado de resultados consolidado bajo la partida de pagos de renta complementarios.

Debido a la complejidad de los depósitos de mantenimiento de aeronaves y motores estimados por la Administración y derivado de que éstos requieren juicios y supuestos significativos de la propia Administración; por ejemplo, al estimar la recuperabilidad de dichos depósitos, se consideró el plazo estimado entre los eventos de mantenimiento, los costos de actividades de mantenimiento futuras y el número de horas de vuelo que se estima que recorra la aeronave antes de devolverla al arrendador, entre otros. Por lo tanto, determinamos que se trata de un asunto clave de auditoría.

Cómo nuestra auditoría abordó el asunto

Obtuvimos el entendimiento del proceso de depósitos de mantenimiento de aeronaves y motores, evaluamos el diseño y probamos su eficacia operativa de los controles relacionados, incluyendo los controles sobre la revisión de los supuestos significativos realizada por la Administración que se describe anteriormente y los datos utilizados por la Administración para determinar la recuperabilidad de los depósitos de mantenimiento de aeronaves y motores.

Para probar la recuperabilidad de los depósitos por mantenimiento, realizamos diversos procedimientos de auditoría, entre los que se incluyen la inspección de los contratos de arrendamiento y pruebas en los análisis de las estimaciones realizadas por la Administración para determinar la recuperabilidad de los depósitos por mantenimiento y el reconocimiento de los montos no recuperables como parte de los pagos de renta complementarios; por ejemplo, evaluamos la estimación de los principales costos de mantenimiento que la Compañía espera incurrir al compararlos con los montos históricos y/o los costos de mantenimiento de aeronaves y motores señalados en los contratos con los proveedores, así como las proyecciones de utilización aplicadas para determinar la fecha del mantenimiento en comparación con los planes de vuelo programados de la Compañía y el plazo del contrato de arrendamiento.

Además, evaluamos las revelaciones que incluye la Compañía en relación con este asunto en la Nota 1j) y 11 de los estados financieros consolidados.

HECHOS POSTERIORES (EVALUACIÓN DEL COVID-19)

Descripción del asunto clave de auditoría

En marzo de 2020, México, así como el resto de los países del mundo, sufrió el impacto de los efectos ocasionados por el brote de COVID-19, el cual fue declarado pandemia por la Organización Mundial de la Salud. La Compañía y toda la industria de la aviación comenzaron a experimentar una caída significativa en la demanda de los viajes de avión, tal como lo demuestra la disminución significativa en las ventas de boletos de avión para los próximos meses a causa de la pandemia mundial. Asimismo, las restricciones de viaje impuestas por los distintos gobiernos han reducido significativamente la demanda del transporte aéreo global. Adicionalmente, el 21 de abril de 2020, el Consejo de Salubridad General (CSG), anunció que México entró en la "Fase 3" de la propagación del COVID-19, la etapa más grave, debido a la intensificación de la transmisión del virus. Por lo tanto, la Compañía evaluó su capacidad para continuar como negocio en marcha al 31 de diciembre de 2020, según lo requiere la NIIF 1. Al realizar dicha evaluación, la Administración tomó en consideración los efectos presentes

y previstos por el brote de COVID-19 en las actividades de la Compañía con la finalidad de evaluar la razonabilidad del uso de la base de negocio en marcha.

La Compañía ha tomado diversas medidas, entre las que se incluyen la disminución de su capacidad en asientos disponibles por milla (ASM, por sus siglas en inglés) durante el resto de abril y mayo de 2020 en aproximadamente un 80% y 90%, respectivamente, de la operación total en comparación con el cronograma publicado originalmente, el aplazamiento de los pagos a acreedores y proveedores, la reducción en las compensaciones de la Administración y otros sueldos, el aplazamiento de las inversiones en propiedades, planta y equipo, entre otras. De igual forma, la Compañía ha considerado un amplio rango de medidas adicionales relacionadas con el impacto adverso ocasionado por la situación actual con el fin de mejorar y proteger el futuro de la Compañía.

Con base en los juicios y supuestos significativos que utilizó la Administración para evaluar la capacidad de la Compañía para operar sobre la base de negocio en marcha, determinamos que se trata de un asunto clave de auditoría y nos enfocamos en los supuestos que la Compañía utilizó en dicha evaluación.

Cómo nuestra auditoría abordó el asunto

Obtuvimos el entendimiento sobre el proceso de evaluación de negocio en marcha de la Administración, evaluamos su diseño y probamos su eficacia operativa de los controles relacionados, incluyendo los datos actualizados que se utilizaron en las proyecciones de resultados y flujos de efectivo y la consideración de los planes de la Administración. Revisamos las cifras de los resultados consolidados pronosticados, los flujos de efectivo consolidados y el estado de situación financiera consolidada de la Compañía; asimismo, revisamos y realizamos pruebas de estrés en los supuestos clave que se utilizaron para llegar a dichas cifras y pruebas en comparación con las relaciones financieras y la actividad histórica. Además, probamos las medidas clave implementadas, examinamos los contratos actualizados, los contratos de trabajo y demás evidencia soporte.

De igual forma, evaluamos la revelación que incluye la Compañía en relación con este asunto en la Nota 25 de los estados financieros consolidados.

OTRA INFORMACIÓN

La Administración es responsable de la otra información. La otra información comprende la información incluida en el Reporte Anual presentado a la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (“CNBV”) y el informe anual presentado a los accionistas, pero no incluye los estados financieros consolidados ni nuestro informe de auditoría correspondiente. Esperamos disponer de la otra información después de la fecha de este informe de auditoría.

Nuestra opinión sobre los estados financieros consolidados no cubre la otra información y no expresaremos ninguna forma de conclusión que proporcione un grado de seguridad sobre esta.

En relación con nuestra auditoría de los estados financieros consolidados, nuestra responsabilidad es leer y considerar la otra información que identificamos anteriormente cuando dispongamos de ella y, al hacerlo, considerar si existe una inconsistencia material entre la otra información y los estados financieros consolidados o el conocimiento obtenido por nosotros en la auditoría o si parece que existe una desviación material en la otra información por algún otro motivo.

Cuando leamos y consideremos el Reporte Anual presentado a la CNBV y el informe anual presentado a los accionistas, si concluimos que contiene una desviación material, estamos obligados a comunicar el asunto a los responsables del gobierno de la Compañía y emitir la declaratoria sobre el Reporte Anual requerida por la CNBV, en la cual se describirá el asunto.

RESPONSABILIDADES DE LA ADMINISTRACIÓN Y DE LOS RESPONSABLES DEL GOBIERNO DE LA COMPAÑÍA EN RELACIÓN CON LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS

La Administración es responsable de la preparación y presentación razonable de los estados financieros consolidados adjuntos de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera, y del control interno que la Administración considere necesario para permitir la preparación de estados financieros consolidados libres de desviación material, debida a fraude o error.

En la preparación de los estados financieros consolidados, la Administración es responsable de la evaluación de la capacidad de la Compañía para continuar como negocio en marcha, revelando, según corresponda, las cuestiones relacionadas con el negocio en marcha y utilizando la base contable de negocio en marcha excepto si la Administración tiene intención de liquidar la Compañía o de cesar sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista.

Los responsables del gobierno de la Compañía son responsables de la supervisión del proceso de información financiera de la Compañía.

RESPONSABILIDADES DEL AUDITOR EN RELACIÓN CON LA AUDITORÍA DE LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de que los estados financieros consolidados en su conjunto están libres de desviación material, debido a fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contiene nuestra opinión. Seguridad razonable es un alto grado de seguridad, pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con las NIA siempre detecte una desviación material cuando existe. Las desviaciones pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyan en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en los estados financieros consolidados.

Como parte de una auditoría de conformidad con las NIA, aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría. También:

- Identificamos y evaluamos los riesgos de desviación material en los estados financieros consolidados, debido a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una desviación material debido a fraude es más elevado que en el caso de una desviación material debido a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas o la elusión del control interno.

- Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno de la Compañía.
- Evaluamos lo adecuado de las políticas contables aplicadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por la Administración.
- Concluimos sobre lo adecuado de la utilización, por la Administración, de la base contable de negocio en marcha y, basándonos en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o con condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad de la Compañía para continuar como negocio en marcha. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en los estados financieros consolidados o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada.

Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, hechos o condiciones futuros pueden ser causa de que la Compañía deje de continuar como negocio en marcha.

- Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de los estados financieros consolidados, incluida la información revelada, y si los estados financieros consolidados representan las transacciones y hechos subyacentes de un modo que logran la presentación razonable.
- Obtenemos evidencia suficiente y adecuada en relación con la información financiera de las entidades o actividades empresariales dentro del grupo para expresar una opinión sobre los estados financieros consolidados. Somos responsables de la dirección, supervisión y realización de la auditoría del grupo. Somos los únicos responsables de nuestra opinión de auditoría.

Comunicamos con los responsables del gobierno de la Compañía en relación con, entre otros asuntos, el alcance y el momento de realización de la auditoría planificados y los hallazgos significativos de la auditoría, así como cualquier deficiencia significativa del control interno que identificamos en el transcurso de la auditoría.

También proporcionamos a los responsables del gobierno de la Compañía una declaración de que hemos cumplido los requerimientos de ética aplicables en relación con la independencia y comunicado con ellos acerca de todas las relaciones y demás asuntos de los que se puede esperar razonablemente que pueden afectar a nuestra independencia y, en su caso, las correspondientes salvaguardas.

Entre los asuntos que han sido objeto de comunicación con los responsables del gobierno de la Compañía, determinamos los más significativos en la auditoría de los estados financieros consolidados del periodo actual y que son, en consecuencia, los asuntos clave de la auditoría. Describimos dichos asuntos en nuestro informe de auditoría salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelar públicamente el asunto o, en circunstancias extremadamente poco frecuentes, determinemos que un asunto no se debería comunicar en nuestro informe cuando se espera razonablemente que las consecuencias adversas de hacerlo superarían a los beneficios de interés público de dicho asunto.

El socio responsable de la auditoría es quién suscribe este informe.

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



C.P.C. José Andrés Marín Valverde

Ciudad de México,
27 de abril de 2020

ESTADOS CONSOLIDADOS DE SITUACIÓN FINANCIERA

(Miles de pesos mexicanos)

	(Miles de dólares americanos *)		Al 31 de diciembre de	
	2019	2019	2018 Ajustado	2017 Ajustado
Activos				
Activos circulantes:				
Efectivo y equivalentes de efectivo (Nota 6)	US\$ 423,449	Ps. 7,979,972	Ps. 5,862,942	Ps. 6,950,879
Cuentas por cobrar:				
Partes relacionadas (Nota 7)	1,244	23,442	8,266	-
Otras cuentas por cobrar, neto (Nota 8)	48,978	923,000	508,479	478,467
Impuesto al valor agregado por recuperar y otros	49,802	938,532	612,146	400,464
Impuesto a la utilidad por recuperar	23,102	435,360	337,799	570,361
Inventarios (Nota 9)	16,020	301,908	297,271	294,850
Pagos anticipados y otros activos circulantes (Nota 10)	41,450	781,131	442,791	500,754
Instrumentos financieros (Notas 3 y 5)	7,088	133,567	62,440	497,403
Depósitos en garantía (Nota 11)	31,856	600,327	790,635	1,352,893
Total del activo circulante	642,989	12,117,239	8,922,769	11,046,071
Activos no circulantes:				
Refacciones rotables, mobiliario y equipo, neto (Nota 12)	391,895	7,385,334	5,782,282	4,375,697
Activos por derecho de uso (Nota 14)	1,811,006	34,128,766	31,882,053	24,893,882
Activos intangibles, neto (Nota 13)	8,883	167,397	179,124	190,420
Instrumentos financieros (Notas 3 y 5)	143	2,695	-	-
Impuesto a la utilidad diferido (Nota 19)	81,853	1,542,536	3,392,240	3,222,228
Depósitos en garantía (Nota 11)	405,643	7,644,421	6,337,496	6,098,252
Otros activos	8,785	165,546	154,757	126,423
Otros activos a largo plazo	7,492	141,193	73,962	-
Total del activo no circulante	2,715,700	51,177,888	47,801,914	38,906,902
Total del activo	US\$ 3,358,689	Ps. 63,295,127	Ps. 56,724,683	Ps. 49,952,973

	(Miles de dólares americanos *)		Al 31 de diciembre de	
	2019	2019	2018 Ajustado	2017 Ajustado
Pasivo y patrimonio				
Pasivos a corto plazo:				
Ventas de transportación no utilizada	US\$ 195,271	Ps. 3,679,926	Ps. 2,438,516	Ps. 2,293,309
Proveedores	84,748	1,597,099	1,085,499	1,077,438
Partes relacionadas (Nota 7)	3,107	58,554	17,775	40,931
Pasivos acumulados (Nota 15a)	134,355	2,531,861	2,267,596	1,967,926
Pasivos por arrendamiento (Nota 14)	250,488	4,720,505	4,976,454	4,213,417
Impuestos y contribuciones por pagar (Nota 1q)	111,564	2,102,455	1,932,082	1,245,247
Impuestos a la utilidad por pagar	7,461	140,609	4,065	111,292
Instrumentos financieros (Notas 3 y 5)	-	-	122,948	-
Deuda financiera (Nota 5)	110,692	2,086,017	1,212,259	2,403,562
Otros pasivos (Nota 15c)	21,608	407,190	25,835	202,250
Total de pasivo a corto plazo	919,294	17,324,216	14,083,029	13,555,372
Pasivos a largo plazo:				
Deuda financiera (Nota 5)	153,352	2,889,952	2,310,939	1,079,152
Pasivos acumulados (Nota 15b)	4,818	90,796	75,503	92,448
Pasivos por arrendamiento (Nota 14)	1,899,504	35,796,540	34,588,692	28,310,287
Otros pasivos (Nota 15c)	77,982	1,469,595	1,820,194	1,454,790
Beneficios a empleados (Nota 16)	2,027	38,206	18,153	19,289
Impuestos a la utilidad diferidos (Nota 19)	8,285	156,139	1,123,020	1,616,282
Total del pasivo a largo plazo	2,145,968	40,441,228	39,936,501	32,572,248
Total del pasivo	3,065,262	57,765,444	54,019,530	46,127,620
Patrimonio (Nota 18):				
Capital social	157,789	2,973,559	2,973,559	2,973,559
Acciones en tesorería	(9,006)	(169,714)	(122,661)	(85,034)
Aportaciones para futuros aumentos de capital	-	1	1	1
Reserva legal	15,451	291,178	291,178	291,178
Prima en suscripción de acciones	99,761	1,880,007	1,837,073	1,804,528
Utilidades (pérdidas) retenidas	23,264	438,412	(2,200,651)	(1,257,769)
Otras partidas de utilidad (pérdida) integral acumuladas	6,168	116,240	(73,346)	98,890
Total del patrimonio	293,427	5,529,683	2,705,153	3,825,353
Total del pasivo y patrimonio	US\$ 3,358,689	Ps. 63,295,127	Ps. 56,724,683	Ps. 49,952,973

* Conversión por conveniencia a dólares americanos (Ps. 18.8452) – Nota 1y.
Las notas adjuntas son parte integral de estos estados financieros consolidados.

ESTADOS CONSOLIDADOS DE RESULTADOS

(Miles de pesos mexicanos, excepto utilidad por acción)

	(Miles de dólares americanos*, excepto por utilidad por acción)		Por los años terminados el 31 de diciembre de	
	2019	2019	2018 Ajustado	2017 Ajustado
Ingresos operativos (Notas 1d y 24):				
Ingreso pasajero:				
Ingresos tarifa	US\$ 1,227,368	Ps. 23,129,991	Ps. 18,487,858	Ps. 17,791,317
Otros ingresos pasajero	560,844	10,569,208	7,892,497	6,098,504
	1,788,212	33,699,199	26,380,355	23,889,821
Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero:				
Otros ingresos no relacionados con el ingreso pasajero (Nota 1d)	47,629	897,586	697,357	727,392
Carga	12,143	228,836	227,438	170,973
Instrumentos financieros no derivados:	(3,871)	(72,949)	-	-
	1,844,113	34,752,672	27,305,150	24,788,186
Otros ingresos operativos (Nota 20)	(17,363)	(327,208)	(621,973)	(96,765)
Combustible, neto	616,925	11,626,069	10,134,982	7,255,636
Gastos de navegación, aterrizaje y despegue	271,076	5,108,489	4,573,319	4,002,744
Depreciación activos por derecho de uso (Nota 14)	249,558	4,702,971	4,043,691	3,437,903
Salarios y beneficios	191,071	3,600,762	3,125,393	2,823,647
Gastos de mantenimiento	78,982	1,488,431	1,497,989	1,418,253

* Conversión por conveniencia a dólares americanos (Ps. 18.8452) – Nota 1y.
Las notas adjuntas son parte integral de estos estados financieros consolidados.

	(Miles de dólares americanos*, excepto por utilidad por acción)		Por los años terminados el 31 de diciembre de	
	2019	2019	2018 Ajustado	2017 Ajustado
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	76,818	1,447,637	1,501,203	1,691,524
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo	51,030	961,657	956,010	1,429,595
Otros gastos operativos (Nota 20)	59,056	1,112,927	1,059,098	1,034,258
Depreciación y amortización (Notas 12 y 13)	35,845	675,514	500,641	548,687
Utilidad de operación	231,115	4,355,423	534,797	1,242,704
Ingresos financieros (Nota 21)	11,027	207,799	152,603	105,795
Costos financieros (Nota 21)	(120,446)	(2,269,829)	(1,876,312)	(1,515,281)
Utilidad (pérdida) cambiaria, neta	76,439	1,440,501	(103,790)	683,039
Utilidad (pérdida) antes de impuestos a la utilidad	198,135	3,733,894	(1,292,702)	516,257
Impuestos a la utilidad (Nota 19)	(58,096)	(1,094,831)	349,820	(237,586)
Utilidad (pérdida) neta	US\$ 140,039	Ps. 2,639,063	Ps. (942,882)	Ps. 278,671
Utilidad (pérdida) por acción básica:	US\$ 0.138	Ps. 2.608	Ps. (0.932)	Ps. 0.275
Utilidad (pérdida) por acción diluida:	US\$ 0.138	Ps. 2.608	Ps. (0.932)	Ps. 0.275

ESTADOS CONSOLIDADOS DE RESULTADOS INTEGRALES

(Miles de pesos mexicanos)

	(Miles de dólares americanos*)		Por los años terminados el 31 de diciembre de,					
	2019		2019		2018 Ajustado	2017 Ajustado		
Utilidad (pérdida) neta del año	US\$	140,039	Ps.	2,639,063	Ps.	(942,882)	Ps.	278,671
Otras partidas de utilidad (pérdida) integral:								
Otras partidas de utilidad (pérdida) integral que serán reclasificadas a utilidad o (pérdida) en periodos subsecuentes:								
Utilidad (pérdida) neta en instrumentos financieros								
derivados de cobertura (Nota 22)		13,982		263,495		(283,691)		(42,148)
Efecto de impuestos a la utilidad (Nota 19)		(3,970)		(74,820)		85,107		12,017
Diferencias por tipo de cambio		427		8,045		22,156		(7,178)
Otras partidas de (pérdida) utilidad integral que no serán reclasificadas a utilidad o (pérdida) en periodos subsecuentes:								
Remediones (pérdida) ganancia de beneficios a empleados (Nota 16)		(541)		(10,192)		5,989		(1,776)
Efecto de impuestos a la utilidad (Nota 19)		162		3,058		(1,797)		533
Utilidad (pérdida) integral del año, neta de impuestos a la utilidad	US\$	10,060	Ps.	189,586	Ps.	(172,236)	Ps.	(38,552)
Utilidad (pérdida) total integral del año, neta de impuestos a la utilidad	US\$	150,099	Ps.	2,828,649	Ps.	(1,115,118)	Ps.	240,119

* Conversión por conveniencia a dólares americanos (Ps. 18.8452) – Nota 1y.
Las notas adjuntas son parte integral de estos estados financieros consolidados.

ESTADOS CONSOLIDADOS DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 (Ajustado) y 2017 (Ajustado)
(Miles de pesos mexicanos)

	Capital social		Acciones en tesorería		Aportaciones para futuros aumentos de capital		Reserva legal		Prima en suscripción de acciones		Utilidades retenidas (Pérdidas acumuladas)		Otro resultados integrales		Total del capital	
Saldo al 31 de diciembre de 2016	Ps.	2,973,559	Ps.	(83,365)	Ps.	1	Ps.	38,250	Ps.	1,800,613	Ps.	(1,283,512)	Ps.	137,442	Ps.	3,582,988
Incremento de reserva legal (Nota 18)		-		-		-		252,928		-		(252,928)		-		-
Acciones en tesorería		-		(10,108)		-		-		10,108		-		-		-
Acciones ejercidas del plan de incentivos de la Compañía (Nota 17)		-		638		-		-		-		-		-		638
Costo del plan de beneficios a empleados a largo plazo (Nota 17)		-		7,801		-		-		(6,193)		-		-		1,608
Pérdida neta del periodo		-		-		-		-		-		(594,599)		-		(594,599)
Efectos adopción de NIIF 15		-		-		-		-		-		(57,189)		-		(57,189)
Efectos adopción de NIIF 16 (Nota 1x)		-		-		-		-		-		930,459		-		930,459
Otras partidas de pérdida integral		-		-		-		-		-		-		(38,552)		(38,552)
Total de utilidad (pérdida) integral		-		-		-		-		-		278,671		(38,552)		240,119
Saldo al 31 de diciembre de 2017		2,973,559		(85,034)		1		291,178		1,804,528		(1,257,769)		98,890		3,825,353
Acciones en tesorería		-		(57,320)		-		-		41,590		-		-		(15,730)
Acciones ejercidas del plan de incentivos de la Compañía (Nota 17)		-		10,648		-		-		-		-		-		10,648
Costo del plan de beneficios a empleados a largo plazo (Nota 17)		-		9,045		-		-		(9,045)		-		-		-
Pérdida neta del periodo		-		-		-		-		-		(682,500)		-		(682,500)
Efectos adopción de NIIF 16 (Nota 1x)		-		-		-		-		-		(260,382)		-		(260,382)
Otras partidas de pérdida integral		-		-		-		-		-		-		(172,236)		(172,236)
Total de pérdida integral		-		-		-		-		-		(942,882)		(172,236)		(1,115,118)
Saldo al 31 de diciembre de 2018		2,973,559		(122,661)		1		291,178		1,837,073		(2,200,651)		(73,346)		2,705,153
Acciones en tesorería		-		(75,375)		-		-		56,483		-		-		(18,892)
Acciones ejercidas del plan de incentivos de la Compañía (Nota 17)		-		14,773		-		-		-		-		-		14,773
Costo del plan de beneficios a empleados a largo plazo (Nota 17)		-		13,549		-		-		(13,549)		-		-		-
Utilidad neta del periodo		-		-		-		-		-		2,639,063		-		2,639,063
Otras partidas de utilidad integral		-		-		-		-		-		-		189,586		189,586
Total de utilidad integral		-		-		-		-		-		2,639,063		189,586		2,828,649
Saldo al 31 de diciembre de 2019	Ps.	2,973,559	Ps.	(169,714)	Ps.	1	Ps.	291,178	Ps.	1,880,007	Ps.	438,412	Ps.	116,240	Ps.	5,529,683
	US\$	157,789	US\$	(9,006)	US\$	-	US\$	15,451	US\$	99,761	US\$	23,264	US\$	6,168	US\$	293,427

* Conversión por conveniencia a dólares americanos (Ps. 18.8452) – Nota 1y.
Las notas adjuntas son parte integral de estos estados financieros consolidados.

ESTADOS CONSOLIDADOS DE FLUJOS DE EFECTIVO

(Miles de pesos mexicanos)

	Miles de dólares americanos*		Por los años terminados el 31 de diciembre de	
	2019	2019	2018 Ajustado	2017 Ajustado
Actividades de operación				
Utilidad (pérdida) antes de impuestos a la utilidad	US\$ 198,135	Ps. 3,733,894	Ps. (1,292,702)	Ps. 516,257
Ajustes que no requirieron el uso de efectivo, para reconciliar la utilidad antes de impuestos a la utilidad con los flujos netos de efectivo de actividades de operación:				
Depreciación y amortización (incluyendo activos por derecho de uso) (Notas 12 y 13)	285,403	5,378,485	4,544,332	3,986,590
Estimación para cuentas incobrables (Nota 8)	2,143	40,393	10,621	4,720
Ingresos financieros (Nota 21)	(11,027)	(207,799)	(152,603)	(105,795)
Costos financieros (Nota 21 y 1x)	120,203	2,265,242	1,876,312	1,515,281
Diferencias por tipo de cambio	(91,428)	(1,722,985)	171,874	(972,523)
Instrumentos financieros (Notas 4 y 22)	3,589	67,629	(455,009)	50,007
(CEBUR) Costo amortizado	175	3,306	-	-
Utilidad por venta y arrendamiento en vía de regreso; ganancia por venta de refacciones rotables, mobiliario y equipo (Nota 20)	(14,635)	(275,805)	(606,812)	(64,978)
Beneficios a empleados (Nota 16)	535	10,086	6,401	4,657
Beneficios por extensión de contratos de arrendamiento de aeronaves y otros beneficios por servicios	(564)	(10,634)	(12,693)	(12,356)
Plan de incentivos para ejecutivos de la Compañía (Nota 17)	1,712	32,257	12,919	8,783
Flujos netos de efectivo generados por actividades de operación antes de los cambios en el capital de trabajo	494,241	9,314,069	4,102,640	4,930,643
Cambios en activos y pasivos de operación:				
Partes relacionadas	1,359	25,603	(31,422)	(24,091)
Otras cuentas por cobrar	(19,506)	(367,603)	1,711	139,774
Impuestos por recuperar y pagados por anticipado	(22,574)	(425,410)	19,168	(438,966)
Inventarios	(246)	(4,637)	(2,421)	(50,966)
Pagos anticipados	(19,626)	(369,860)	(6,001)	726,020
Otros activos	(573)	(10,789)	(11,228)	21,941
Depósitos en garantía	(62,007)	(1,168,537)	232,019	57,425
Proveedores	27,497	518,189	14,022	196,082
Pasivos acumulados	18,703	352,475	540,471	515,436

* Conversión por conveniencia a dólares americanos (Ps. 18.8452) – Nota 1y.
Las notas adjuntas son parte integral de estos estados financieros consolidados.

	Miles de dólares americanos*		Por los años terminados el 31 de diciembre de	
	2019	2019	2018 Ajustado	2017 Ajustado
Otros impuestos y contribuciones por pagar	6,352	119,700	558,174	353,014
Venta de transportación no utilizada	65,874	1,241,410	145,207	65,258
Instrumentos financieros	(1,005)	(18,943)	807,644	126,053
Otros pasivos	10,139	191,099	(38,875)	11,198
	498,628	9,396,766	6,331,109	6,628,821
Intereses recibidos	11,027	207,799	152,602	105,795
Impuestos a la utilidad pagados	(5,037)	(94,922)	(207,004)	(715,849)
Flujos netos de efectivo generados por actividades de operación	504,618	9,509,643	6,276,707	6,018,767
Actividades de inversión				
Adquisiciones de refacciones rotables, mobiliario y equipo (Nota 12)	(184,841)	(3,483,368)	(2,743,155)	(2,521,752)
Adquisiciones de activos intangibles (Nota 13)	(4,103)	(77,325)	(71,007)	(130,908)
Reembolsos de anticipos para la compra de aeronaves (Nota 12)	37,402	704,852	668,365	213,947
Cobros por venta de refacciones rotables, mobiliario y equipo	51,817	976,500	756,402	178,273
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión	(99,725)	(1,879,341)	(1,389,395)	(2,260,440)
Actividades de financiamiento				
Recursos de las acciones en tesorería ejercidas (Nota 17)	784	14,773	10,648	638
Compra de acciones en tesorería	(4,000)	(75,375)	(57,320)	(10,108)
Intereses pagados	(11,515)	(217,018)	(175,170)	(105,388)
Otros gastos de financiamiento	(3,228)	(60,824)	(28,567)	-
Pagos del principal de pasivos por arrendamiento	(344,905)	(6,499,802)	(5,710,907)	(5,032,898)
Pago de deuda financiera	(62,707)	(1,181,726)	(1,193,589)	(924,867)
Recursos obtenidos de deuda financiera	147,578	2,781,132	1,208,846	2,438,025
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de financiamiento	(277,993)	(5,238,840)	(5,946,059)	(3,634,598)
Incremento (disminución) de efectivo y equivalentes de efectivo	126,900	2,391,462	(1,058,747)	123,729
Efecto por tipo de cambio en el efectivo, neto	(14,562)	(274,432)	(29,190)	(244,101)
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del año	311,111	5,862,942	6,950,879	7,071,251
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del año	US\$ 423,449	Ps. 7,979,972	Ps. 5,862,942	Ps. 6,950,879

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017

(Miles de pesos mexicanos "Ps." y miles de dólares de los Estados Unidos de América "US\$", excepto cuando se indique lo contrario)

1. DESCRIPCIÓN DEL NEGOCIO Y RESUMEN DE LAS PRINCIPALES POLÍTICAS CONTABLES

Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. ("Controladora" o la "Compañía"), fue constituida de acuerdo con las Leyes Mexicanas el 27 de octubre de 2005.

La Compañía tiene sus oficinas principales en la Ciudad de México, en Av. Antonio Dovalí Jaime No. 70, Piso 13, Torre B, Colonia Zedec Santa Fe, México.

La Compañía, a través de su subsidiaria Concesionaria Vuela Compañía de Aviación, S.A.P.I. de C.V. ("Concesionaria") cuenta con una concesión para prestar el servicio público de transporte aéreo de pasajeros, carga y de correo en los Estados Unidos Mexicanos y en el extranjero.

La concesión fue otorgada por el gobierno federal mexicano a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ("SCT") el 9 de mayo de 2005, por un periodo inicial de cinco años y fue prorrogada el 17 de febrero de 2010 por un periodo adicional de diez años. El 21 de febrero de 2020, la concesión de la subsidiaria Concesionaria fue extendida por un periodo de 20 años a partir de mayo 2020.

Concesionaria realizó su primer vuelo comercial como aerolínea de bajo costo el 13 de marzo de 2006. La Compañía opera bajo el nombre comercial de "Volaris". El 11 de junio de 2013, Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.P.I. de C.V. cambió su nombre corporativo a Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V.

El 23 de septiembre de 2013, la Compañía completó su oferta pública inicial en la Bolsa de Nueva York ("NYSE") y en la Bolsa Mexicana de Valores ("BMV"), y el 18 de septiembre de 2013, comenzó a operar bajo la clave de pizarra de "VLRS" y "VOLAR", respectivamente.

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

El 10 de noviembre de 2016, la Compañía, a través de su subsidiaria Vuela Aviación, S.A. ("Volaris Costa Rica"), obtuvo el certificado de operación aérea de las autoridades de Aviación Civil de Costa Rica para prestar servicios de transportación aérea para pasajeros, carga y correo, regulares y no regulares por un periodo inicial de cinco años. El 1 de diciembre de 2016, Volaris Costa Rica inició operaciones.

Los estados financieros consolidados adjuntos y sus notas fueron aprobados por el Consejo de Administración y por la Asamblea General de Accionistas el 22 de abril de 2020. Estos estados financieros consolidados también fueron aprobados para su incorporación en el Reporte Anual y en la Forma 20-F de la Compañía por el Presidente Ejecutivo y Director General, Enrique Beltranena y por la Vicepresidente de Administración y Finanzas, Sonia Jerez Burdeus, el 27 de abril de 2020. Los eventos subsecuentes fueron considerados hasta esa fecha (Nota 25).

a) Eventos relevantes

Colocación de Certificados Bursátiles

El 20 de junio de 2019, la Compañía, a través de su subsidiaria Concesionaria, emitió 15,000,000 (quince millones) de notas fiduciarias respaldadas por activos (Certificados Bursátiles Fiduciarios), que se emitirán bajo el símbolo VOLARCB 19 por el monto de Ps.1,500 millones de pesos mexicanos por CIBanco, SA, Institución de Banca Múltiple, actuando como Fideicomisario bajo el Fideicomiso Irrevocable Número CIB/3249 creado por Concesionaria en la primera emisión bajo un programa aprobado por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores por un monto de hasta Ps.3,000 millones de pesos mexicanos. Los Certificados Bursátiles estarán respaldados por cuentas por cobrar futuras en virtud de los acuerdos suscritos con los procesadores de tarjetas de crédito con respecto a los fondos provenientes de la venta de boletos de avión y otros ingresos por servicios denominados en pesos mexicanos, a través de procesadores de tarjetas de crédito con respecto a los fondos provenientes de la venta de boletos de avión y otros ingresos por servicios denominados en pesos mexicanos, a través de tarjetas de crédito VISA y MasterCard, a través del sitio web, aplicación móvil y agencias de viajes. Los Certificados Bursátiles se cotizaron en la Bolsa Mexicana de Valores y tienen un vencimiento de cinco años y pagarán una tasa de interés de TIIE 28 más ciento setenta y cinco (175) puntos porcentuales.

Conversión de acciones

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

Nuevo acuerdo de Código Compartido

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

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

Compra de 80 aeronaves A320 New Engine Option ("NEO")

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

b) Bases de preparación

Bases de cumplimiento

Los estados financieros consolidados incluyen los estados financieros de la Compañía y sus Subsidiarias al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017 y por cada uno de los tres años terminados, los cuales han sido preparados de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera ("NIIF"), emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad ("IASB", por sus siglas en inglés).

Las partidas incluidas en los estados financieros de cada una de las entidades de la Compañía se valúan utilizando la moneda del entorno económico primario en que la entidad opera ("moneda funcional"). La moneda de presentación de la Compañía es el peso mexicano, el cual también se utiliza para el cumplimiento de sus obligaciones legales y tributarias. Todos los valores presentados en los estados financieros consolidados se redondean a miles (Ps.000), excepto cuando se indique lo contrario.

La Compañía ha aplicado de manera consistente sus políticas contables a todos los periodos incluidos en estos estados financieros. Los estados financieros consolidados proveen información comparativa respecto del periodo anterior.

Adicionalmente, la Compañía presenta un estado de situación financiera al 1 de enero de 2017, debido a la aplicación retrospectiva de las políticas contables como resultado de la adopción de la NIIF 16 "Arrendamientos", Ver Nota 1p) y x).

Bases de medición y presentación

Los estados financieros consolidados de la Compañía fueron elaborados bajo la práctica común de costo histórico, salvo por los instrumentos financieros derivados que se midieron a su valor razonable y las inversiones en valores que se miden a valor razonable con cambios en resultados ("VRCR").

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

c) Bases de consolidación

Los estados financieros consolidados incluyen los estados financieros de la Compañía y sus Subsidiarias. Al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, las compañías incluidas para propósitos contables en los estados financieros consolidados son las siguientes:

Nombre	Actividad Principal	País	% de participación		
			2019	2018	2017
Concesionaria	Servicios de transporte aéreo para pasajeros, carga y correo en México y en el extranjero	México	100%	100%	100%
Vuela Aviación, S.A.	Servicios de transporte aéreo para pasajeros, carga y correo en Costa Rica y en el extranjero	Costa Rica	100%	100%	100%
Vuela, S.A. ("Vuela") *	Servicios de transporte aéreo para pasajeros, carga y correo en Guatemala y en el extranjero	Guatemala	100%	100%	100%
Vuela El Salvador, S.A. de C.V.*	Servicios de transporte aéreo para pasajeros, carga y correo en El Salvador y en el extranjero	El Salvador	100%	100%	-
Comercializadora Volaris, S.A. de C.V.	Comercialización de servicios	México	100%	100%	100%
Servicios Earhart, S.A. *	Reclutamiento y servicio de nómina	Guatemala	100%	100%	100%
Servicios Corporativos Volaris, S.A. de C.V. ("Servicios Corporativos")	Reclutamiento y servicio de nómina	México	100%	100%	100%
Servicios Administrativos Volaris, S.A. de C.V. ("Servicios Administrativos")	Reclutamiento y servicio de nómina	México	100%	100%	100%
Comercializadora V Frecuenta, S.A. de C.V. ("Programa de Lealtad")**	Programa de Lealtad	México	100%	100%	-
Viajes Vuela, S.A. de C.V. ("Viajes Vuela") (1)	Agencia de viajes	México	100%	100%	100%
Deutsche Bank México, S.A., Fideicomiso 1710	Financiamiento de anticipos para compra de aeronaves (Nota 5)	México	100%	100%	100%
Deutsche Bank México, S.A., Fideicomiso 1711	Financiamiento de anticipos para compra de aeronaves (Nota 5)	México	100%	100%	100%
Fideicomiso administrativo irrevocable número F/307750 "Fideicomiso administrativo"	Fideicomiso de administración de acciones (Nota 17)	México	100%	100%	100%
Fideicomiso administrativo número F/745291	Fideicomiso de administración de acciones (Nota 17)	México	100%	100%	100%
Fideicomiso administrativo irrevocable número CIB/3081 "Fideicomiso administrativo"	Fideicomiso de administración de acciones (Nota 17)	México	100%	100%	-
Fideicomiso administrativo irrevocable número CIB/3249 "Fideicomiso administrativo"	Fideicomiso de administración de valores respaldados por activos (Nota 5)	México	100%	-	-

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

** La Compañía no ha iniciado operaciones todavía

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

Los estados financieros de las subsidiarias fueron preparados por el mismo periodo en el que reporta la Compañía, aplicando políticas contables consistentes.

Se obtiene control cuando la Compañía está expuesta o tiene derecho a los rendimientos variables derivados de su implicación en una entidad, y tiene la capacidad de influir en esos rendimientos a través del ejercicio de su poder sobre la misma. Específicamente, la Compañía controla a una entidad si, y solo si, tiene:

- (i) Poder sobre la entidad (es decir, derechos existentes que le otorgan la facultad de dirigir las actividades relevantes de la participada).
- (ii) Exposición o derecho, a los rendimientos variables derivados de su implicación en la entidad.
- (iii) Capacidad para influir en los rendimientos, mediante el ejercicio de su poder sobre la entidad.

En el caso de que la Compañía no disponga de la mayoría de los derechos de voto o derechos similares sobre una participada, la Compañía considera todos los hechos y circunstancias relevantes para evaluar si tiene poder sobre una entidad, lo que incluye:

- (i) Acuerdos contractuales con otros propietarios de los derechos de voto de la entidad.
- (ii) Derechos surgidos de otros acuerdos contractuales, y
- (iii) Derechos de voto potenciales de la Compañía.

La Compañía realiza una evaluación sobre si tiene o no control en una entidad y si los hechos y circunstancias indican que hay cambios en uno o más de los elementos que determinan el control. La consolidación de una subsidiaria comienza cuando la empresa adquiere el control de la subsidiaria y termina cuando pierde el control de la misma. Los activos, pasivos, ingresos y gastos de una subsidiaria que se han adquirido o enajenado durante el ejercicio, se incluyen en los estados financieros consolidados de la Compañía desde la fecha en la que la Compañía obtiene control o hasta la fecha en la que la Compañía pierde el control.

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

En el momento de la consolidación, activos y pasivos de operaciones extranjeras son convertidos a pesos mexicanos al tipo de cambio vigente a la fecha de cierre y el estado de resultados, ya sean utilidades o pérdidas, se convierten a los tipos de cambio vigentes a las fechas de las transacciones. Las diferencias de cambio que surgen en la conversión para consolidación se reconocen en el otro resultado integral ("ORI"). En la enajenación de una operación en el extranjero, el componente de ORI correspondiente a esa operación extranjera en particular se reconoce en resultados.

d) Reconocimiento de ingresos

Ingreso pasajero

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

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

Los ingresos pasajero más significativos incluyen los ingresos generados de: i) tarifa, y ii) otros ingresos adicionales pasajero. Los otros ingresos adicionales pasajero incluyen, pero no se limitan a exceso de equipaje, reservaciones a través del centro de atención telefónica o agencias de terceros, selección de asientos anticipada, cambios de itinerario e ingresos "charter". Estos son reconocidos como ingreso cuando se presta el servicio o cuando los boletos no reembolsables expiran en la fecha del itinerario programada.

La Compañía también clasifica como otros ingresos pasajeros a los ingresos provenientes de la membresía "V Club" y otros servicios similares, los cuales son reconocidos como ingreso en la vigencia en que el servicio es prestado, como una modificación de los boletos vendidos a miembros V Club.

Los boletos vendidos por otras aerolíneas en donde la Compañía proporciona el transporte se reconocen como ingresos de pasajeros cuando se presta el servicio.

La Compañía vende ciertos boletos con vuelos de conexión con uno o más segmentos operados por sus otras aerolíneas asociadas. Para los segmentos operados por sus otras aerolíneas asociadas, la Compañía ha determinado que actúa como un agente en nombre de las otras aerolíneas, ya que es responsable de su parte del contrato (es decir, el transporte del pasajero). La Compañía, como agente, reconoce los ingresos dentro de Otros ingresos operativos al momento del viaje por el monto basado en el prorrateo de millas aéreas de cada Compañía para cualquier segmento volado por otras aerolíneas.

Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero

Los ingresos no relacionados con el ingreso pasajero más significativos incluyen los relacionados con: i) otros ingresos no relacionados con el ingreso pasajero que se describen a continuación, y ii) los 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 reservaciones de hotel, seguros de viajero, renta de autos y espacios de publicidad para terceras partes. Estos ingresos son reconocidos en la fecha en que el servicio es prestado.

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

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

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

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

Las cuentas por cobrar provienen principalmente de instituciones financieras, derivadas de las transacciones con tarjetas de débito o crédito, y por lo tanto no generan intereses y tienen un término de 24 a 48 horas.

La Compañía tiene el derecho de recolección desde el inicio de los contratos y no existen descuentos, incentivos, bonos u otras consideraciones variables subsecuentes a la compra que pudieran modificar el monto del precio de la transacción.

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

Desglose de los ingresos

Al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, los ingresos por contrato con clientes se describen a continuación:

Reconocimiento de ingresos al 31 de diciembre de 2019	A la fecha del vuelo		A la venta		Total de ingresos
	Domestico	Internacional	Domestico	Internacional	
Ingreso pasajero					
Ingresos tarifa	Ps. 15,833,878	Ps. 7,296,113	Ps. -	Ps. -	Ps. 23,129,991
Otros ingresos pasajero	7,531,725	2,865,555	119,466	52,462	10,569,208
	23,365,603	10,161,668	119,466	52,462	33,699,199
Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero:					
Ingresos no relacionados con el ingreso pasajeros	888,353	9,233	-	-	897,586
Carga	221,375	7,461	-	-	228,836
Total	Ps. 24,475,331	Ps. 10,178,362	Ps. 119,466	Ps. 52,462	Ps. 34,825,621
Instrumentos financieros no derivados					(72,949)
					Ps. 34,752,672

Reconocimiento de ingresos al 31 de diciembre de 2018	A la fecha del vuelo		A la venta		Total de ingresos
	Domestico	Internacional	Domestico	Internacional	
Ingreso pasajero					
Ingresos tarifa	Ps. 12,336,095	Ps. 6,151,763	Ps. -	Ps. -	Ps. 18,487,858
Otros ingresos pasajero	5,182,572	2,598,375	68,264	43,286	7,892,497
	17,518,667	8,750,138	68,264	43,286	26,380,355
Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero:					
Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero	685,219	12,138	-	-	697,357
Carga	221,324	6,114	-	-	227,438
Total	Ps. 18,425,210	Ps. 8,768,390	Ps. 68,264	Ps. 43,286	Ps. 27,305,150

Reconocimiento de ingresos al 31 de diciembre de 2017	A la fecha del vuelo		A la venta		Total de ingresos
	Domestico	Internacional	Domestico	Internacional	
Ingreso pasajero					
Ingresos tarifa	Ps. 12,284,795	Ps. 5,506,522	Ps. -	Ps. -	Ps. 17,791,317
Otros ingresos pasajero	4,087,664	1,992,696	11,283	6,861	6,098,504
	16,372,459	7,499,218	11,283	6,861	23,889,821
Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero:					
Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero	723,297	4,095	-	-	727,392
Carga	165,907	5,066	-	-	170,973
Total	Ps. 17,261,663	Ps. 7,508,379	Ps. 11,283	Ps. 6,861	Ps. 24,788,186

Transacciones de la transportación vendida no utilizada

	2019	2018	2017
1 de enero de	Ps. 2,438,516	Ps. 2,293,309	Ps. 2,228,051
Diferido	34,940,609	26,525,562	23,955,079
Reconocido en ingresos durante el año	(33,699,199)	(26,380,355)	(23,889,821)
31 de diciembre de	Ps. 3,679,926	Ps. 2,438,516	Ps. 2,293,309

Las obligaciones de desempeño relacionadas con la responsabilidad contractual se reconocen durante los siguientes 12 meses y están relacionadas con los vuelos programados y otros servicios de pasajeros adquiridos por el cliente por adelantado.

e) Efectivo y equivalentes de efectivo

El efectivo y sus equivalentes están representados por depósitos bancarios e inversiones en instrumentos de alta liquidez, con vencimientos menores a 90 días, posterior a la fecha de contratación. Para fines del estado consolidado de flujos de efectivo, el efectivo y los equivalentes de efectivo, consisten en efectivo e inversiones a corto plazo como se define anteriormente.

La Compañía tiene acuerdos con instituciones financieras que procesan transacciones de tarjetas de crédito de clientes para la venta de viajes aéreos y otros servicios. Estos acuerdos de procesamiento de tarjetas de crédito no tienen requisitos significativos de reserva de efectivo.

f) Instrumentos financieros; reconocimiento inicial y medición posterior

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

i) Activos financieros

Clasificación de activos financiero y medición inicial

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

Los activos financieros incluyen aquellos contabilizados a valor razonable con cargo a resultados ("VRCR"), cuyo objetivo es mantenerlos para propósitos de negociación (inversiones a corto plazo) o a costo amortizado para cuentas por cobrar mantenidas para cobrar flujos de efectivo contractuales, los cuales se caracterizan únicamente por el pago de principal e intereses ("UPPI"). Los instrumentos financieros derivados también son considerados activos financieros cuando representan derechos contractuales para recibir efectivo u otros activos financieros. Todos los activos financieros de la Compañía son inicialmente reconocidos a valor razonable, incluyendo los instrumentos financieros derivados.

Reconocimiento subsecuente

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

1. Activos financieros a VRCR, los cuales incluyen activos mantenidos para negociación.
2. Activos financieros a costo amortizado, cuyas características cumplen el criterio UPPI y fueron originados para ser mantenidos para cobro de principal e intereses de acuerdo con el modelo de negocio de la Compañía.
3. Los instrumentos financieros derivados son designados con propósitos de cobertura bajo el modelo contable de coberturas de flujo de efectivo ("CFE") y son medidas a valor razonable.

Bajas de activos financieros

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

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

El activo transferido y el pasivo relacionado se miden de una manera que refleje los derechos y obligaciones que la Compañía haya retenido.

ii) Deterioro de activos financieros

En cada fecha de reporte, la Compañía evalúa si existe evidencia objetiva de que un activo financiero o grupo de activos financieros se han deteriorado en su Unidad Generadora de Efectivo (UGE). Existe deterioro cuando uno o más eventos que han ocurrido desde el reconocimiento inicial de un activo (un evento de pérdida), tienen un impacto en los flujos de efectivo futuros estimados del activo financiero o el grupo de activos financieros, el cual puede ser estimado confiablemente.

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

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

Para las cuentas por cobrar, la Compañía primero evalúa si la evidencia objetiva de deterioro existe individualmente para las cuentas por cobrar que son significativas.

Con base en esta evaluación se tienen en cuenta la provisión para las pérdidas esperadas de estas cuentas por cobrar. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, la Compañía registró una pérdida crediticia esperada en el valor de sus activos financieros por Ps.40,393, Ps.10,621 y Ps.4,720, respectivamente (Nota 8).

iii) Pasivos financieros

Reconocimiento inicial y medición

La Compañía determina la clasificación de sus pasivos financieros a la fecha reconocimiento inicial. Todos los pasivos financieros se reconocen inicialmente a su valor razonable. Los pasivos financieros de la Compañía incluyen cuentas por pagar a proveedores, venta de transportación no utilizada, otras cuentas por pagar, deuda financiera e instrumentos financieros.

Reconocimiento subsecuente

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

Pasivos financieros a costo amortizado

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

Los préstamos y créditos son la categoría más relevante de la Compañía. Después del reconocimiento inicial a valor razonable (consideración recibida), los préstamos y créditos que devengan intereses se miden a su costo amortizado usando el método de tasa de interés efectiva. Las ganancias y pérdidas se reconocen en los resultados del ejercicio al momento en que los pasivos se dejan de reconocer, utilizando el método de costo amortizado.

El costo amortizado se calcula tomando en consideración cualquier descuento o prima de emisión sobre la adquisición, así como las cuotas y costos que forman una parte integral de la tasa de interés efectiva. La amortización de la tasa de interés efectiva se presenta en el estado consolidado de resultados. Esta categoría de costo amortizado generalmente se aplica a los préstamos que devengan intereses (Nota 5).

Pasivos financieros a VRCR

El VRCR incluye los pasivos financieros designados a la fecha del reconocimiento inicial a valor razonable con cambios en resultados. Los pasivos financieros bajo la opción de valor razonable son clasificados como mantenidos para negociación, si son adquiridos con el propósito de venderlos en un futuro cercano. Esta categoría incluye instrumentos financieros derivados en relaciones de cobertura definidas bajo NIIF 9. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, la Compañía no ha designado pasivos financieros a valor razonable con cambios en resultados.

Bajas de pasivos financieros

Un pasivo financiero se deja de reconocer cuando la obligación se cumple, se cancela o expira. Cuando un pasivo financiero existente es reemplazado por otro proveniente del mismo prestamista bajo condiciones sustancialmente diferentes, o si las condiciones de un pasivo existente se modifican de manera sustancial, tal intercambio o modificación se trata como una baja de un pasivo original y da lugar al reconocimiento de un pasivo nuevo. La diferencia en los valores netos en libros correspondientes se reconoce en el estado consolidado de resultados.

Compensación de instrumentos financieros

Los activos y pasivos financieros son compensados y el monto neto es reconocido en el estado consolidado de situación financiera si:

- (i) Existe actualmente un derecho exigible legalmente de compensar los importes reconocidos, y
- (ii) Se tiene la intención de liquidarlos, por el importe neto o de realizar los activos y pagar los pasivos simultáneamente.

g) Otras cuentas por cobrar

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

h) Inventarios

Los inventarios consisten principalmente en refacciones, accesorios, materiales y suministros de equipo de vuelo, y se reconocen a su costo de adquisición. Los inventarios se valúan a su costo de adquisición o a su valor neto de realización, el menor de los dos. El costo de los inventarios se determina sobre la base del método de identificación específica, y se registra en el estado consolidado de resultados conforme se utiliza en las operaciones.

i) Activos intangibles

El costo relacionado con la compra o el desarrollo de software que puede ser identificado de forma separada del hardware relacionado, se capitaliza y se amortiza mediante el método de línea recta durante el periodo en el cual se generarán los beneficios, el cual no excede de cinco años. La Compañía revisa anualmente las vidas útiles estimadas y los valores residuales de los activos intangibles. Todos los cambios resultantes de este análisis se reconocen en forma prospectiva.

La Compañía reconoce pérdidas por deterioro en el valor de los activos intangibles utilizados en sus operaciones, cuando ciertos eventos y cambios en las circunstancias indican que los activos pudieran estar deteriorados, y cuando el valor neto en libros de un activo de larga duración o unidad generadora de efectivo excede su valor recuperable. El valor recuperable es: (i) el mayor entre el valor razonable menos el costo de ventas, y (ii) su valor de uso.

El cálculo del valor de uso se basa en el modelo de flujos de efectivo descontados, utilizando las proyecciones de la Compañía sobre sus resultados de operación para el futuro cercano. El monto recuperable de los activos de larga duración es sensible a las incertidumbres inherentes en la elaboración de proyecciones y la tasa de descuento utilizada en el cálculo. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, la Compañía no registró ninguna pérdida por deterioro en el valor de sus activos intangibles.

j) Depósitos en garantía

Los depósitos en garantía consisten principalmente en depósitos para el mantenimiento de equipo de vuelo pagados a los arrendadores, depósitos para renta de equipo de vuelo y otros depósitos en garantía. Los depósitos relacionados con el equipo de vuelo de la Compañía están denominados en dólares y se encuentran en poder de los arrendadores de equipo de vuelo y motores. Estos depósitos se presentan en el estado consolidado de situación financiera como activo circulante y no circulante, con base en la fecha establecida contractualmente para su recuperación (Nota 11).

Depósitos para mantenimiento de equipo de vuelo pagados a los arrendadores

La mayoría de los contratos de arrendamiento de la Compañía estipulan la obligación de pagar depósitos para mantenimiento a los arrendadores de las aeronaves, con la finalidad de garantizar los trabajos de mantenimiento mayor. Estos contratos de arrendamiento establecen que los depósitos de mantenimiento son reembolsables para la Compañía al momento en que se concluya el evento de mantenimiento mayor por un monto equivalente a: (i) el depósito para mantenimiento en poder del arrendador asociado al evento específico de mantenimiento, o (ii) los costos que califiquen relacionados con el evento de mantenimiento específico.

Los depósitos de mantenimiento mayor generalmente se calculan con base en el uso de las aeronaves y motores arrendados (horas de vuelo o ciclos de operación). El único fin de estos depósitos es garantizar ante el arrendador la ejecución de los trabajos de mantenimiento de las aeronaves y motores.

Los depósitos de mantenimiento que la Compañía espera recuperar de los arrendadores se presentan como depósitos en garantía en el estado consolidado de situación financiera. Estos depósitos se registran como un activo monetario y se revalúan para registrar los cambios en la moneda extranjera en cada período informado. La Compañía realiza ciertos supuestos al inicio de un arrendamiento y a cada fecha del estado consolidado de situación financiera, con el fin de determinar la probabilidad de recuperación de los depósitos por concepto de mantenimiento. Estos supuestos se basan en diversos factores, tales como, el tiempo estimado entre los eventos de mantenimiento, la fecha de devolución de la aeronave al arrendador y el número de horas de vuelo que se estima que las aeronaves y los motores serán utilizados antes de ser devueltos al arrendador.

Algunos otros contratos de arrendamiento de aeronaves no requieren la obligación de pagar depósitos de mantenimiento a los arrendadores por adelantado para garantizar actividades de mantenimiento importantes, por lo que la Compañía no registra depósitos de garantía con respecto a estos aviones. Sin embargo, algunos de estos contratos de arrendamiento incluyen la obligación de realizar pagos de ajuste de mantenimiento a los arrendadores al final del período de arrendamiento. Estos ajustes de mantenimiento cubren eventos de mantenimiento que no se espera que se realicen antes de la terminación

del arrendamiento; para dichos acuerdos, la Compañía acumula un pasivo relacionado con el monto de los costos que se incurrirán al término del arrendamiento, ya que no se han realizado depósitos de mantenimiento, Nota 15c). La parte de los depósitos de mantenimiento que se considera poco probable que se recupere, se registra como un pago de arrendamiento variable y se presenta como renta suplementaria en el estado consolidado de resultados. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, la Compañía realizó un pago como renta suplementaria de Ps.295,720, Ps.299,601 y Ps.265,756, respectivamente.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, la Compañía agregó siete, diez y cinco nuevos aviones netos a su flota, respectivamente (Nota 14).

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, la Compañía extendió el periodo de arrendamiento, a través de contratos de arrendamiento, de uno, dos y tres aeronaves, respectivamente. Adicionalmente, la Compañía extendió el periodo de arrendamiento de un contrato de motores en 2019, dos contratos de motores en 2018 y dos contratos de motores durante 2017. Dichas extensiones permitieron que los depósitos de mantenimiento, previamente reconocidos como renta suplementaria en el estado consolidado de resultados durante 2019, 2018 y 2017, por un monto de Ps.0, Ps.0 y Ps.65,716 respectivamente. El evento de mantenimiento, por el cual los depósitos se cargaron previamente a resultados, estaba programado para ocurrir después del plazo del arrendamiento original, por lo que dichos pagos de renta suplementaria fueron registrados como gasto. Sin embargo, cuando los contratos de arrendamiento fueron modificados por la extensión del plazo del arrendamiento, dichos depósitos de mantenimiento se convirtieron en depósitos recuperables, por lo que fueron considerados como un activo.

El efecto de estas extensiones de arrendamiento se reconoció como un incentivo de arrendamiento que reduce los nuevos activos de derecho de uso (ver nota 14).

k) Mantenimiento de aeronaves y motores

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

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

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

(i) Mantenimiento rutinario. Los requerimientos de mantenimiento rutinario consisten en inspecciones programadas a las aeronaves de la Compañía, incluyendo revisiones previas al vuelo diarias, semanales y nocturnas, diagnósticos generales y cualquier trabajo no programado, según se requiera. Este tipo de mantenimiento en línea es realizado actualmente por los mecánicos de la Compañía y en su mayoría se llevan a cabo en los principales aeropuertos en los que la Compañía presta servicios.

Las tareas de mantenimiento adicionales son subcontratadas con partes relacionadas y empresas independientes de mantenimiento, reparación y reacondicionamiento calificadas. El mantenimiento rutinario también incluye trabajos programados

cuya realización puede tomar de 7 a 14 días y que por lo general se requieren aproximadamente cada 22 meses. Estos costos de mantenimiento se registran en el estado consolidado de resultados cuando se incurrir.

(ii) Mantenimiento mayor. Las inspecciones de mantenimiento mayor de motores y fuselaje consisten en una serie de tareas más complejas, cuya realización puede tomar de una hasta seis semanas y que por lo general se requieren aproximadamente cada cinco a seis años.

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

Estos supuestos podrían modificarse con base en los cambios en el uso de las aeronaves, cambios en los reglamentos del gobierno y cambios en los intervalos entre los trabajos de mantenimiento recomendados por el fabricante. Además, estos supuestos pueden verse afectados por incidentes no planeados que pudieran dañar el fuselaje, motor o componente principal de una aeronave de tal grado de que se requiriera un servicio de mantenimiento mayor antes del servicio de mantenimiento programado.

En la medida en que se incrementa el uso real en comparación con lo planeado, se reduce el tiempo que transcurrirá antes del próximo evento de mantenimiento, lo que podría dar lugar a un gasto adicional durante un periodo más corto.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, la Compañía capitalizó eventos de mantenimiento mayor como parte de las mejoras a equipo de vuelo arrendados por Ps.659,082, Ps.676,457 y Ps.529,331, respectivamente (Nota 12).

Por los años terminados al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, el gasto por amortización de los costos de mantenimiento mayor ascendió a Ps.450,371, Ps.313,464 y Ps.382,745, respectivamente (Nota 12). La amortización de los costos de mantenimiento diferidos es registrada como parte de la depreciación y amortización en el estado consolidado de resultados.

(iii) La Compañía cuenta con un contrato de pago por hora vuelo para servicios a sus componentes, el cual garantiza que las piezas de las aeronaves de su flota estén disponibles cuando sean requeridas. Dicho contrato también garantiza el acceso a componentes que cumplen con las condiciones de devolución establecidas en el contrato de arrendamiento de las aeronaves, sin que esto constituya un costo adicional al momento de la devolución de los equipos. El costo de mantenimiento relacionado con este contrato se registra mensualmente en el estado consolidado de resultados.

La Compañía cuenta con un contrato de pago por hora vuelo para los servicios de mantenimiento mayor de sus motores, el cual garantiza un costo fijo por hora de vuelo por reacondicionamiento, proporciona coberturas diversas a los motores, fija un límite máximo para el costo de eventos por daños provocados por objetos extraños "FOD" (*foreigner objects damages por sus siglas en inglés*), proporciona protección contra incrementos en precio del costo anual y otorga un crédito anual para materiales de desecho. El costo de esta cobertura para eventos misceláneos de motores se reconoce mensualmente en el estado consolidado de resultados conforme se incurre.

I) Refacciones, mobiliario y equipo, neto

Las refacciones, mobiliario y equipo se registran al costo de adquisición. La depreciación está calculada por el método de línea recta, con base en la vida útil estimada de los activos.

Los motores de repuesto de las aeronaves tienen diferentes partes significativas con diferentes vidas útiles, las cuales se contabilizan como componentes por separado (componentes principales) como parte de las piezas de refacción (Nota 12d).

Los anticipos para la compra de aeronaves, se refieren a los montos pagados por anticipado, con base en los contratos celebrados con los fabricantes de motores y aeronaves. Los costos por préstamos relacionados con la adquisición o construcción de los activos calificables se capitalizan como parte del costo del activo.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, la Compañía capitalizó costos por préstamos relacionados a la adquisición de aeronaves por un monto de Ps.456,313 Ps.357,920 y Ps.193,389, respectivamente (Nota 21). La tasa utilizada para determinar el monto capitalizado de los costos por préstamos fue 5.10%, 4.41% y 3.30%, por los años terminados al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, respectivamente.

Las tasas de depreciación son como sigue:

	Tasa de depreciación anual
Equipo de vuelo	4.0-16.7%
Construcciones y mejoras en procesos	Vigencia del contrato de arrendamiento
Equipo de cómputo	25%
Herramientas de taller	33.3%
Equipo de fuerza eléctrica	10%
Equipo de comunicaciones	10%
Maquinaria y equipo de taller	10%
Equipo de transporte motorizado en plataforma	25%
Carros de servicios abordo	20%
Mobiliario y equipo de oficina	10%
Mejoras a equipos de vuelo arrendados	El menor entre: (i) vigencia del arrendamiento, o (ii) el próximo evento de mantenimiento mayor

La Compañía revisa anualmente las vidas útiles y los valores residuales de los activos. El efecto de cualquier cambio en estas estimaciones se reconoce de forma prospectiva.

La Compañía evalúa, en cada fecha de reporte, si existe alguna evidencia objetiva de que las refacciones, planta y equipo y el activo por derecho de uso están deterioradas en cada Unidad Generadora de Efectivo (UGE); la UGE de la Compañía es la flota. La Compañía registra las pérdidas por deterioro en las refacciones, mobiliario y equipo y el activo por derecho

de uso utilizadas en las operaciones cuando los eventos o cambios en las circunstancias indican que los activos pudieran estar deteriorados, o cuando el valor neto en libros de un activo de larga duración o unidad generadora de efectivo excede su monto recuperable, que es el mayor entre (i) el valor razonable menos el costo de venta y (ii) su valor en uso.

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

En diciembre de 2019, la Compañía realizó una prueba anual de deterioro. El monto recuperable de las refacciones, mobiliario y equipo se determinó con base en el cálculo del valor en uso, utilizando proyecciones de flujo de efectivo de presupuestos financieros aprobados por la administración de la Compañía, y cubriendo un periodo de cinco años. Las proyecciones de flujo de efectivo se actualizaron para reflejar los flujos de efectivos operativos futuros y las ventas por servicios.

Se concluyó que el valor razonable menos los costos de disposición no excedían el valor de uso. Consecuentemente, por los años terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, no existieron indicios de deterioro, por lo que la Compañía no reconoció pérdidas por deterioro en las refacciones, mobiliario y equipo y activo por derecho de uso.

m) Transacciones en moneda extranjera y diferencias cambiarias

Los estados financieros consolidados se presentan en pesos mexicanos, que también es la moneda funcional de la Controladora. Para cada subsidiaria, la Compañía determina la moneda funcional y los elementos incluidos en los estados financieros para cada entidad son medidos utilizando la moneda del entorno económico primario en el que opera la entidad ("la moneda funcional").

Los estados financieros consolidados de las subsidiarias en el extranjero preparados conforme a las NIIF y denominados en sus monedas locales, se convierten a la moneda funcional como sigue:

- Las transacciones en moneda extranjera se convierten a la moneda funcional de la Compañía utilizando los tipos de cambio vigentes en las fechas de las transacciones.
- Todos los activos y pasivos monetarios se valúan al tipo de cambio de la fecha del estado consolidado de situación financiera.
- Todos los activos y pasivos no monetarios que se valúan en función del valor histórico original en una moneda extranjera no están sujetas a medición posterior después de la fecha del reconocimiento inicial.
- Las cuentas de patrimonio se convierten al tipo de cambio vigente en el momento en que se realizaron las aportaciones de capital y se generaron los beneficios.
- Los ingresos, costos y gastos se convierten al tipo de cambio promedio vigente durante el periodo aplicable.

Las diferencias surgidas de la conversión a moneda funcional se reconocen en el estado consolidado de resultados.

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, los siguientes tipos de cambio se utilizaron para convertir de moneda local a moneda funcional:

País	Moneda local	Moneda funcional	Tipo de cambio para convertir de moneda local a moneda funcional		Tipo de cambio para convertir de moneda local a moneda funcional		Tipo de cambio para convertir de moneda local a moneda funcional	
			Tipo de cambio promedio 2019	Tipo de cambio de cierre 2019	Tipo de cambio promedio 2018	Tipo de cambio de cierre 2018	Tipo de cambio promedio 2017	Tipo de cambio de cierre 2017
Costa Rica	Colon	Dólares americanos	₡. 590.9574	₡. 573.4400	₡. 580.8534	₡. 609.6100	₡. 572.2000	₡. 572.5600
Guatemala	Quetzal	Dólares americanos	Q. 7.7066	Q. 7.6988	Q. 7.5337	Q. 7.7440	Q. 7.3509	Q. 7.3448
El Salvador	U.S Dollar	Dólares americanos	\$ 19.2618	\$ 18.8452	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -

Los tipos de cambio utilizados para convertir las partidas anteriores a pesos mexicanos al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017 fueron de Ps.18.8452, Ps.19.6829 y Ps.19.7354, respectivamente, por dólar americano.

Las diferencias en moneda extranjera derivadas de la conversión a moneda de presentación se reconocen en el ORI. Por el año terminado el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, el monto de las diferencias por tipo de cambio en la conversión de entidades extranjeras fue de Ps.8,045, Ps.22,156 y Ps.(7,178), respectivamente.

n) Pasivos y provisiones

Las provisiones se reconocen cuando existe una obligación presente (legal o asumida) como resultado de un evento pasado, es probable que se requiera la salida de recursos económicos que incorporan beneficios económicos para liquidar la obligación, y cuando pueda hacerse una estimación confiable del monto de la obligación. Cuando el efecto del valor del dinero a través del tiempo es significativo, el importe de la provisión es el valor presente de los desembolsos que se espera sean necesarios para liquidar la obligación. La tasa de descuento aplicada es determinada antes de impuestos y refleja las condiciones de mercado a la fecha del estado consolidado de situación financiera, y en su caso, el riesgo específico del pasivo correspondiente. En estos casos, el incremento en la provisión se reconoce como costo de financiamiento.

o) Beneficios a empleados

i) Vacaciones del personal

La Compañía y sus subsidiarias en México y Centroamérica reconocen una reserva para los costos derivados de ausencias pagadas, como lo son las vacaciones, y se reconocen conforme se devengan.

ii) Beneficios por terminación

La Compañía reconoce un pasivo y un gasto por beneficios por terminación en la primera de las siguientes fechas:

- Cuando ya no pueda retirar la oferta de dichos beneficios; y
- Cuando la Compañía reconoce los costos de una reestructuración los cuales están dentro del alcance de la NIC 37, *Provisiones, pasivos contingentes y activos contingentes*, referentes al pago de beneficios por terminación.

La Compañía está comprometida a una terminación cuando, y sólo cuando, cuenta con un plan formal detallado de terminación y no tiene posibilidad realista de retirarla. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, no se ha reconocido ninguna provisión referente a beneficios por terminación.

iii) Prima de antigüedad

De acuerdo con la Ley Federal del Trabajo, la Compañía otorga primas de antigüedad a sus empleados en determinadas circunstancias. Estos beneficios consisten en un pago único equivalente a 12 días de salario por cada año de servicio (de acuerdo al último sueldo del empleado, pero limitado al doble del salario mínimo legal), pagado a todos los empleados con 15 o más años de servicio, así como a ciertos empleados que sean despedidos involuntariamente antes de la adquisición de derechos de su beneficio prima de antigüedad.

Las primas de antigüedad, diferentes a las que surgen de reestructuras, se reconocen con base en cálculos actuariales. Los costos de los planes de beneficios se determinan utilizando el método de crédito unitario proyectado.

La valuación actuarial más reciente se realizó al 31 de diciembre de 2019. Las ganancias y pérdidas actuariales se reconocen en su totalidad en el periodo en que ocurren dentro del ORI. Dichas ganancias y pérdidas actuariales no son reclasificadas a resultados en periodos posteriores.

El activo o pasivo por beneficios definidos comprende el valor presente de la obligación por beneficios definidos, usando una tasa de descuento con base en bonos del gobierno, menos el valor razonable de los activos del plan fuera de los cuales las obligaciones deben ser liquidadas. La Compañía no tiene la obligación de pagar primas de antigüedad en sus subsidiarias en Costa Rica, Guatemala y El Salvador, estos países tienen Beneficios post - empleo.

iv) Incentivos

La Compañía tiene implementado un plan de incentivos trimestrales para cierto personal, mediante el cual se otorgan bonos en efectivo por cumplimiento de objetivos de desempeño. Estos incentivos se reconocen como un beneficio a corto plazo, de acuerdo con la NIC 19 Beneficios a los empleados. La provisión es reconocida con base en el monto estimado del pago del incentivo. Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017 la Compañía reconoció Ps.62,825, Ps.67,680 y Ps.48,384, respectivamente, por concepto de bonos trimestrales, registrados dentro del rubro de salarios y beneficios.

La Compañía tiene un plan de beneficios a corto plazo para ciertos ejecutivos clave, por medio del cual, bonos en efectivo son otorgados cuando ciertos objetivos de desempeño de la Compañía se cumplen. Estos incentivos se pagan inmediatamente después del cierre de cada año y también son contabilizados como un beneficio a corto plazo bajo la NIC 19, Beneficios a los empleados. Se reconoce una provisión con base en el monto estimado del pago de incentivos. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, la Compañía registró un gasto y una provisión por un monto de Ps.80,634, Ps.50,000, y Ps.0, respectivamente, reflejado en el rubro de salarios y beneficios.

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

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

Durante 2019, la Compañía aprobó un nuevo plan de retención a largo plazo (liquidable en capital), que consiste en un plan de compra de acciones. Este plan no incluye compensaciones en efectivo otorgadas a través de derechos de apreciación

sobre las acciones de la Compañía. Los planes de retención otorgados en periodos anteriores continuarán en vigor y con efecto hasta sus respectivas fechas de vencimiento, por lo que la compensación en efectivo derivada de ellos se liquidará de acuerdo con las condiciones establecidas en cada plan.

vi) Pagos basados en acciones

a) Plan de incentivos a largo plazo

– Plan de compra de acciones (liquidable en capital)

Ciertos ejecutivos clave de la Compañía reciben beneficios adicionales a través de planes de compra de acciones denominadas en unidades de acciones restringidas (“RSUs”, por sus siglas en inglés), los cuales han sido clasificados como transacciones liquidables en capital (pagos basados en acciones). El costo del plan de compra de acciones se valúa a la fecha en que se otorgó la concesión tomando en consideración los términos y condiciones en que las opciones fueron otorgadas. El costo de la compensación liquidable en capital es reconocido en el estado consolidado de resultados dentro del rubro de salarios y beneficios, durante el período de servicios requerido (Nota 17).

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, la Compañía registró gastos de Ps.49,659, Ps.19,980 y Ps.13,508, respectivamente, relacionados con RSUs. Los gastos se registraron dentro del rubro de salarios y beneficios.

– Plan DASA (liquidable en efectivo)

La Compañía otorgó DASAs a ciertos ejecutivos clave, los cuales les dan el derecho de pagos en efectivo después de un periodo de servicios. El monto del pago en efectivo es determinado con base en el incremento en el precio de las acciones de la Compañía generado en el período que va desde la fecha de concesión de derechos y la fecha de ejercicio. El pasivo por DASAs se valúa, inicialmente y al final de cada fecha de reporte hasta su liquidación al valor razonable de los DASAs, tomando en consideración los términos y condiciones en que los DASAs fueron otorgados.

El costo de la compensación es reconocido en el estado consolidado de resultados dentro del rubro de salarios y beneficios, durante el período de servicios requerido (Nota 17). Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, la Compañía registró un gasto (beneficio) de Ps.2,964, Ps.(186), Ps.(8,999) respectivamente, en relación con los DASAs incluidos en el plan de incentivos a largo plazo. Estos gastos se registraron en el rubro de salarios y beneficios.

b) Plan de incentivos para ejecutivos de la Compañía (“MIP”, por sus siglas en inglés)

– MIP I

Algunos ejecutivos clave de la Compañía reciben beneficios adicionales a través de un plan de compraventa de acciones, sujeto a ciertas condiciones, los cuales se clasifican como pagos basados en acciones liquidados mediante instrumentos de patrimonio. El costo de la compensación liquidable con patrimonio se reconoce en el estado consolidado de resultados en el rubro de salarios y beneficios, durante el periodo de servicios requerido (Nota 17). El costo de este plan ha sido totalmente reconocido durante el periodo de servicio requerido.

– MIP II

El 19 de febrero de 2016, la Asamblea de Accionistas de la Compañía autorizó la extensión del MIP para algunos ejecutivos clave, a este plan se le denominó MIP II. De acuerdo a este plan, la Compañía otorgó DASAs a los ejecutivos clave, los cuales se liquidan en efectivo después de cumplir el período de servicios requerido. El monto liquidable en efectivo es

determinado con base en el incremento en el precio de las acciones de la Compañía generado en el período que va desde la fecha de concesión de derechos y la fecha de ejercicio. El pasivo por DASAs se valúa, inicialmente y al final de cada fecha de reporte hasta su liquidación, al valor razonable de los DASAs, tomando en consideración los términos y condiciones en que los DASAs fueron otorgados. El costo de la compensación es reconocido en el estado consolidado de resultados dentro del rubro de salarios y beneficios, durante el período de servicios requerido (Nota 17).

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, la Compañía registró un gasto (beneficio) de Ps.37,760, Ps.(5,052) y Ps.(16,499), respectivamente, relacionado con el MIP II. Estos gastos se registraron en el estado consolidado de resultados.

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

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

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

vii) Participación de los trabajadores en las utilidades

La Ley del Impuesto Sobre la Renta (“LISR”), establece que la base para el cálculo de la distribución de las utilidades a los trabajadores será la renta imponible al contribuyente del año para propósitos de impuestos, incluyendo ciertos ajustes establecidos en la LISR, a la tasa de 10%. Por los años terminados al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, el costo de la participación de los trabajadores en las utilidades ganadas fue de Ps.22,134, Ps.14,106 y Ps.8,342, respectivamente. El gasto por la participación en las utilidades se presenta como gasto en el estado consolidado de resultados. Las subsidiarias en Centroamérica no tienen la obligación de calcular participación de los trabajadores en las utilidades, debido a que no es requerido por la regulación local.

p) Arrendamientos

La Compañía evalúa al inicio de cada contrato si un contrato es, o contiene, un arrendamiento. Es decir, si el contrato transfiere el derecho de controlar el uso de un activo identificado por un período de tiempo a cambio de una contraprestación.

La Compañía aplica un enfoque único de reconocimiento y medición para todos los arrendamientos, excepto por los arrendamientos con una vigencia considerada a corto plazo y los arrendamientos de activos de bajo valor. La Compañía reconoce pasivos por arrendamiento para realizar pagos por arrendamiento y activos por derecho de uso que representan el derecho a usar los activos subyacentes.

(i) Activos por derecho de uso

La Compañía reconoce los activos por derecho de uso a la fecha de inicio del arrendamiento. Los activos por derecho de uso se valúan al costo, menos cualquier depreciación acumulada y pérdidas por deterioro, y se ajustan al realizar una revaluación de los pasivos por arrendamiento. El costo de los activos por derecho de uso incluye la cantidad de pasivos por arrendamiento reconocidos, los costos directos iniciales incurridos por la Compañía, y los pagos de arrendamiento incurridos en la fecha de

inicio, menos los incentivos de arrendamiento recibidos. Los activos por derecho de uso se deprecian mediante el método de línea recta.

Los componentes de los activos por derecho de uso se deprecian de forma lineal durante el plazo más corto entre el plazo del arrendamiento y la vida útil estimada de los activos, de la siguiente manera:

Aeronaves y motores	hasta 18 años
Motores de repuesto	hasta 14 años
Arrendamientos de edificios	uno a diez años
Componente de mantenimiento	hasta ocho años

(ii) Pasivos por arrendamiento

En la fecha de inicio del arrendamiento, la Compañía reconoce los pasivos por arrendamiento medidos al valor presente de los pagos por arrendamiento que se realizarán durante el plazo del arrendamiento. Los pagos de arrendamiento incluyen pagos fijos menos cualquier incentivo de arrendamiento por cobrar, pagos de arrendamiento variables que dependen de un índice o una tasa y montos que se espera pagar bajo garantías de valor residual.

Los pagos de arrendamiento variables que no dependen de un índice o una tasa se reconocen como gastos en el período en que se produce el evento o condición que produce la obligación de pago.

Al calcular el valor presente de los pagos de arrendamiento, la Compañía utiliza su tasa de interés incremental en la fecha de inicio del arrendamiento porque la tasa de interés implícita en el arrendamiento no es fácilmente determinable. Después de la fecha de inicio, el monto de los pasivos por arrendamiento se incrementa para reflejar la acumulación de intereses y se reduce por los pagos de arrendamiento realizados. Además, el importe en libros de los pasivos por arrendamiento se vuelve a medir si hay una modificación, un cambio en el plazo del arrendamiento, un cambio en los pagos del arrendamiento o un cambio en la evaluación de una opción para comprar el activo subyacente.

Los arrendamientos a corto plazo y los arrendamientos de activos de bajo valor se reconocen como gastos de forma lineal durante el plazo del arrendamiento.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, la Compañía no reconoció cargos por deterioro con respecto a los activos por derecho de uso de la compañía.

(iii) Venta y arrendamiento en vía de regreso

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

A partir del 1 de enero de 2019, la Compañía mide el activo por derecho de uso derivado de la operación por arrendamiento en vía de regreso considerando la proporción del valor en libros anterior del activo que se relaciona con el derecho de uso retenido por el vendedor-arrendatario. En consecuencia, la Compañía reconoce en el estado consolidado de resultados solo el monto de la ganancia o pérdida relacionada con los derechos transferidos al arrendador-comprador. El resto de la ganancia se amortiza bajo el plazo del arrendamiento.

Antes de la adopción de la NIIF 16, las utilidades o pérdidas relacionadas con las transacciones de venta y de arrendamiento en vía de regreso seguidas por un arrendamiento operativo, se reconocían de la siguiente forma:

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

(iv) Obligaciones de devolución

Los contratos de arrendamiento de la Compañía también requieren que las aeronaves y sus motores sean devueltos a los arrendadores bajo condiciones específicas de mantenimiento. Los costos de devolución, los cuales en la mayoría de los casos están relacionados a mantenimientos mayores programados, son estimados y reconocidos proporcionalmente como una provisión durante el tiempo en el cual se vuelve probable que dichos costos sean incurridos y pueden ser estimados confiablemente.

Estos costos de devolución son reconocidos 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 calcula la provisión relacionada con el fuselaje, revisiones de motores y partes de vida limitada, utilizando estimaciones que incluyen la utilización proyectada de la aeronave y los costos de las diferentes actividades de mantenimiento que deben realizarse. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, la Compañía registró como gasto por renta suplementaria Ps.680,964, Ps.659,106 y Ps.851,410, respectivamente.

q) Otros impuestos y contribuciones por pagar

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

r) Impuesto sobre la renta

Impuesto sobre la renta corriente

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

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

Impuesto diferido

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

Los pasivos por impuestos diferidos se reconocen por todas las diferencias temporales gravables, excepto con respecto a las diferencias temporales gravables relacionadas con inversiones en subsidiarias cuando el momento de reversión de la diferencia temporal puede controlarse y es probable que la diferencia temporal no se revierta en un futuro previsible.

Los activos por impuestos diferidos se reconocen por todas las diferencias temporales deducibles, los créditos fiscales no utilizados y las pérdidas fiscales no amortizadas. Los activos por impuestos diferidos se reconocen en la medida en que sea probable que existan utilidades fiscales futuras, contra las cuales se podrán aplicar las diferencias temporales deducibles, los créditos fiscales no utilizados y las pérdidas fiscales por amortizar, excepto con respecto a las diferencias temporales deducibles relacionadas con inversiones en subsidiarias, los activos por impuestos diferidos se reconocen sólo en la medida en que sea probable que las diferencias temporales se reviertan en un futuro previsible y que haya beneficios fiscales contra los cuales se podrán utilizar las diferencias temporales.

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

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

El impuesto diferido relacionado con partidas reconocidas fuera de utilidad o pérdida se reconoce fuera de utilidad o pérdida. Las partidas por impuestos diferidos se reconocen en correlación con el ORI.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos, se compensan si existe un derecho legalmente exigible para compensar los activos fiscales corrientes con los pasivos fiscales corrientes y los impuestos diferidos se refieren a la misma autoridad fiscal y tributaria.

El cargo por el impuesto sobre la renta incurrido se calcula sobre la base de las leyes tributarias aprobadas en México, Costa Rica, Guatemala y El Salvador a la fecha del estado consolidado de situación financiera.

s) Instrumentos financieros derivados e instrumentos financieros no derivados y tratamiento contable de las coberturas

La Compañía mitiga ciertos riesgos financieros, relacionados con la volatilidad en los precios del combustible para las aeronaves, cambios adversos en las tasas de interés y fluctuaciones en los tipos de cambio, a través de un programa controlado de administración de riesgos que incluye la utilización de instrumentos financieros derivados 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 sean efectivas para compensar cambios en el valor razonable o flujos de efectivo de la partida o partidas cubiertas y, se evalúan de forma continua para determinar si realmente han sido efectivos durante los períodos de presentación de informes financieros en los que fueron designadas, se puede utilizar el tratamiento contable de coberturas.

De acuerdo con el modelo contable de CFE la porción efectiva de los cambios en el valor razonable del instrumento de cobertura es reconocida en el ORI, mientras que la porción no efectiva es reconocida en las utilidades del período. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, no existió ineffectividad con respecto a los instrumentos financieros derivados. Los montos reconocidos en el ORI son transferidos a las utilidades del período en el cual la transacción cubierta afecta las utilidades.

Las utilidades o pérdidas realizadas de los instrumentos financieros derivados 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.

Contabilidad para el valor temporal de las opciones

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

t) Instrumentos financieros – Revelaciones

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

u) Acciones en tesorería

Los instrumentos de patrimonio propios readquiridos (acciones en tesorería) se reconocen a su costo y se deducen del patrimonio. No se reconoce ninguna pérdida o ganancia en el resultado derivada de la compra, venta, emisión o cancelación de las acciones en tesorería. Cualquier diferencia entre el valor en libros y la contraprestación recibida, es reconocida como utilidad (pérdida) en el rubro de prima en suscripción de acciones. Las opciones del plan de acciones para ejecutivos de la Compañía, ejercidas durante el período de reporte son liquidadas con acciones en tesorería (Nota 17).

v) Segmentos operativos

La administración de Controladora monitorea a la Compañía como una sola unidad de negocio que provee servicios de transportación aérea y servicios relacionados, por lo que tiene únicamente un segmento operativo. La Compañía tiene dos áreas geográficas identificadas como vuelos domésticos (México) y vuelos internacionales (Estados Unidos de América y Centroamérica) (Nota 24).

w) Clasificación circulante y no circulante

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

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

x) Impacto de los nuevos pronunciamientos contables

Nuevos pronunciamientos, enmiendas e interpretaciones a los mismos

La Compañía aplicó, por primera vez, ciertas normas y enmiendas que son vigentes para periodos anuales que inician a partir del 1 de enero de 2019. La Compañía no ha realizado la adopción anticipada de algún otro estándar, interpretación o enmienda que hayan sido emitidos, a excepción de NIIF 16 la cual representó un impacto material en los estados financieros consolidados anuales de la Compañía. La naturaleza y el impacto de estos cambios en cada nueva norma y enmienda se describen a continuación:

CINIIF 22 Transacciones en moneda extranjera y contraprestación anticipadas

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

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

Modificaciones a la NIIF 2 – Clasificación y Medición de Operaciones con Pagos Basadas en Acciones

En junio 2016, el IASB emitió las modificaciones a la NIIF 2 Pagos Basados en Acciones para aclarar tres temas principales: los efectos de las condiciones de la concesión en la valuación de una transacción con pagos basados en acciones liquidadas en efectivo; la clasificación de una transacción con pago basados en acciones que incluyen una liquidación neta de las retenciones fiscales; y la contabilización de una modificación de los términos y condiciones de una transacción de pago basado en acciones que cambia su clasificación, pasando de liquidarse en efectivo a liquidarse mediante instrumentos de patrimonio.

En la adopción, las entidades están obligadas a aplicar las modificaciones sin reajustar los ejercicios anteriores, pero la aplicación retrospectiva se permite si se hace para las tres enmiendas y se cumplen otros criterios.

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

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

La CINIIF 23 aclara la contabilización de impuesto sobre la renta cuando los tratamientos fiscales implican incertidumbre a la aplicación de la NIC 12 impuestos sobre la renta. La interpretación no se aplica a impuestos o gravámenes fuera del alcance de la NIC 12, ni incluye específicamente requisitos relacionados con intereses y multas asociadas con tratamientos fiscales inciertos. La interpretación aborda específicamente lo siguiente:

- Si una entidad considera tratamientos fiscales inciertos por separado
- Los supuestos que hace una entidad sobre el examen de los tratamientos fiscales por parte de las autoridades fiscales
- Cómo una entidad determina la ganancia fiscal (pérdida fiscal), bases impositivas, pérdidas fiscales no utilizadas, créditos fiscales no utilizados y tasas impositivas
- Cómo una entidad considera cambios en hechos y circunstancias

La Compañía determina si se debe considerar cada tratamiento tributario incierto por separado o junto con uno o más tratamientos tributarios inciertos y utiliza el enfoque que predice mejor la resolución de la incertidumbre. La Compañía aplica un juicio significativo al identificar incertidumbres sobre los tratamientos del impuesto sobre la renta. Dado que la Compañía opera en un entorno multinacional complejo, evaluó si la Interpretación tuvo un impacto en sus estados financieros consolidados.

Tras la adopción de la Interpretación, la Compañía consideró si tiene posiciones fiscales inciertas, particularmente aquellas relacionadas con los precios de transferencia. Las declaraciones de impuestos de la Compañía y las subsidiarias en diferentes jurisdicciones incluyen deducciones relacionadas con los precios de transferencia y las autoridades fiscales pueden impugnar esos tratamientos fiscales. La Compañía determinó, con base en su cumplimiento de impuestos y estudio de precios de transferencia, que es probable que sus tratamientos fiscales (incluidos los de las subsidiarias) sean aceptados por las autoridades fiscales. La Interpretación no tuvo impacto en los estados financieros consolidados de la Compañía.

Modificaciones a la NIIF 9 Características de pagos anticipados con compensación negativa

Según la NIIF 9, un instrumento de deuda puede medirse al costo amortizado o al valor razonable a través de su reconocimiento en otros resultados integrales, siempre que los flujos de efectivo contractuales sean “solamente pagos del principal e intereses sobre el monto del principal pendiente” (el criterio SPPI) y el instrumento se mantiene dentro del modelo de negocio apropiado para esa clasificación. Las enmiendas a la NIIF 9 aclaran que un activo financiero cumple el criterio SPPI independientemente

de un evento o circunstancia que cause la terminación anticipada del contrato e independientemente de qué parte paga o recibe una compensación razonable por la terminación anticipada del contrato. Estas modificaciones no tuvieron impacto en los estados financieros consolidados de la Compañía.

Modificaciones a la NIC 19 Modificación, reducción o liquidación de un plan

Las enmiendas a la NIC 19 abordan el reconocimiento contable cuando un plan es sujeto de una enmienda, reducción o liquidación durante un período de informe.

Las enmiendas especifican que cuando se produce una enmienda, reducción o liquidación del plan durante el período de informe anual, se requiere que la entidad determine el costo actual del servicio por el resto del período posterior a la enmienda, reducción o liquidación del plan, utilizando los supuestos actuariales utilizados para efectuar la remediación del pasivo (activo) del beneficio definido neto que refleja los beneficios ofrecidos bajo el plan y los activos del plan después de ese evento.

También se requiere que la entidad determine el interés neto por el resto del período posterior a la modificación, reducción o liquidación del plan utilizando el pasivo (activo) de beneficio definido neto que refleja los beneficios ofrecidos bajo el plan y los activos del plan después de ese evento, y la tasa de descuento utilizada para efectuar la remediación ese pasivo (activo) neto por beneficios definidos.

Dichas enmiendas no tuvieron impacto en los estados financieros consolidados de la Compañía ya que no existieron enmiendas, reducciones o liquidaciones del plan durante el período.

NIIF 16 Arrendamientos

La NIIF 16 es efectiva para periodos anuales que inician a partir del 1 de enero de 2019, y sustituye a la NIC 17 Arrendamientos, CINIIF 4 Determinación si un Contrato contiene un Arrendamiento, SIC-15 Arrendamientos Operativos-Incentivos y SIC-27 Evaluación de la Sustancia de Transacciones que Adoptan la Forma Legal de un Arrendamiento.

La NIIF 16 establece los principios para el reconocimiento, medición, presentación y revelación de los arrendamientos y requiere que los arrendatarios contabilicen todos los arrendamientos en el balance general.

La Compañía adoptó NIIF 16 utilizando el método de adopción retrospectivo completo, con la fecha de aplicación inicial del 1 de enero de 2019.

La Compañía eligió usar la disposición transitoria que le permite optar no revaluar si un contrato es, o contiene, un contrato de arrendamiento al 1 de enero de 2019. La Compañía aplicó esta Norma a los contratos previamente identificados como arrendamientos de acuerdo con la NIC 17 y la CINIIF 4 en la fecha de aplicación inicial.

La Compañía eligió usar las exenciones de reconocimiento para los contratos de arrendamiento que, en la fecha de inicio, tiene con un plazo de arrendamiento de 12 meses o menos y o contienen una opción de compra (arrendamientos a corto plazo) y contratos de arrendamiento para los cuales el activo subyacente es de bajo valor (activos de bajo valor).

Impactos de adopción en los estados consolidados de situación financiera

Los efectos de adopción de NIIF 16 se detallan a continuación:

Los impactos en los estados consolidados de situación financiera (incremento/(disminución)):

	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017	Al 1 de enero de 2017
Activos			
Activos no circulantes			
Activos por derecho de uso	Ps. 31,882,053	Ps. 24,893,882	Ps. 23,500,081
Impuestos diferidos	2,725,037	2,636,821	3,042,344
Gastos pagados por anticipado	(266,959)	(266,959)	(266,959)
Pasivos			
Pasivos a corto plazo:			
Pasivo por arrendamiento	4,976,454	4,213,417	4,237,065
Otros pasivos	(91,889)	(78,494)	(68,548)
Pasivos a largo plazo:			
Pasivo por arrendamiento	34,588,692	28,310,287	28,474,728
Otros pasivos	1,492,260	1,238,088	997,979
Patrimonio			
Pérdidas retenidas	Ps. (6,625,386)	Ps. (6,419,554)	Ps. (7,365,758)

Impactos en los estados consolidados de resultados (incremento/(disminución)):

	Por el año terminado al 31 de diciembre de 2018	Por el año terminado al 31 de diciembre de 2017
Gasto por depreciación	Ps. 4,043,691	Ps. 3,437,903
Beneficio por arrendamiento	(5,543,655)	(4,807,378)
Utilidad de operación	(1,499,964)	(1,369,475)
Costos financieros	1,755,978	1,428,924
Pérdida (utilidad) cambiaria, neta	31,315	(1,476,893)
(Beneficio) gasto por impuestos a la utilidad	(88,216)	405,523
Pérdida (utilidad) neta	Ps. 199,113	Ps. (1,011,921)

Impactos en los estados consolidados de flujos de efectivo (incremento/(disminución)):

	Por el año terminado al 31 de diciembre de 2018	Por el año terminado al 31 de diciembre de 2017
Pago de arrendamientos	(5,710,907)	(5,032,898)
Flujos de efectivo provenientes de actividades de operación	Ps. 5,710,907	Ps. 5,032,898
Pagos del principal de pasivos por arrendamiento	5,710,907	5,032,898
Flujos de efectivo provenientes de actividades de financiamiento	Ps. (5,710,907)	Ps. (5,032,898)

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

Tras la adopción de la NIIF 16, la Compañía aplicó un enfoque único de reconocimiento y medición para todos los arrendamientos para los cuales es el arrendatario, excepto los arrendamientos a corto plazo y los arrendamientos de activos de bajo valor. La Compañía reconoció los pasivos por arrendamiento para realizar pagos por arrendamiento y activos por derecho de uso que representan el derecho a usar los activos subyacentes. De acuerdo con el método de adopción retrospectivo completo, la Compañía aplicó la NIIF 16 en la fecha de la aplicación inicial como si ya hubiera sido efectiva en la fecha de inicio de los contratos de arrendamiento existentes.

NIC 12 Impuesto a las ganancias

Las enmiendas aclaran que el impuesto sobre la renta a consecuencia de los dividendos está vinculado directamente a transacciones o eventos pasados que generaron un importe a distribuir ligado a las distribuciones a los propietarios. Por lo tanto, una entidad reconoce el impuesto sobre la renta a consecuencia de los dividendos en el resultado, otro resultado integral o patrimonio de acuerdo con el registro inicial de dichas transacciones o eventos pasados. La entidad aplica dichas enmiendas para los informes anuales de presentación que comiencen a partir del 1 de enero de 2019, con aplicación anticipada permitida. Cuando la entidad aplica esas modificaciones por primera vez, las aplica al impuesto a las ganancias a consecuencia de los dividendos reconocidos en o después del comienzo del primer período comparativo. Dado que la práctica actual de la Compañía está en línea con estas enmiendas, no tuvieron impacto en los estados financieros consolidados de la Compañía.

NIC 23 costos por préstamos

Las enmiendas aclaran que una entidad trata como parte de los préstamos generales cualquier préstamo realizado originalmente para desarrollar un activo calificado cuando se completan sustancialmente todas las actividades necesarias para preparar ese activo para su uso o venta prevista.

La entidad aplica las enmiendas a los costos por préstamos incurridos en o después del comienzo del período anual de presentación de informes en el cual la entidad aplica primero esas enmiendas. Una entidad aplica esas modificaciones para los períodos anuales de presentación de informes que comiencen a partir del 1 de enero de 2019, con aplicación anticipada permitida.

Dado que la práctica actual de la Compañía está en línea con estas enmiendas, no tuvieron impacto en los estados financieros consolidados de la Compañía.

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

Modificaciones a la NIC 1 y a la NIC 8: Definición de material en octubre de 2018, el IASB emitió modificaciones a la NIC 1 Presentación de estados financieros y NIC 8 Políticas contables, cambios en las estimaciones contables y errores para alinear la definición de "material" a través de las normas y para aclarar ciertos aspectos de la definición. La nueva definición establece que, "La información es material si se omite, expresa incorrectamente u oculta de forma que podría influir razonablemente en las decisiones que los principales usuarios de los estados financieros de propósito general toman sobre la base de esos estados financieros, los cuales proporcionan información financiera sobre el informe específico de una entidad."

No se espera que las enmiendas a la definición de impacto material tengan un impacto significativo en los estados financieros consolidados de la Compañía.

y) Conversión por conveniencia

Al 31 de diciembre de 2019 los montos mostrados en dólares americanos en los estados financieros consolidados han sido incluidos únicamente para conveniencia del lector, convertidos a un tipo de cambio de Ps.18.8452 por dólar americano. Este tipo de cambio fue publicado por el Banco de México como el tipo de cambio para solventar obligaciones denominadas en moneda extranjera pagaderas en México el 31 de diciembre de 2019. Dicha conversión no deberá ser tomada como una aseveración de que los montos en pesos han sido o pudieran ser convertidos en dólares al tipo de cambio del 31 de diciembre de 2019 u otro tipo de cambio. La información referida en dólares se incluye sólo para fines informativos y no pretende manifestar que los montos se presentan de acuerdo con las NIIF o el equivalente en dólares, en los cuales se realizaron las transacciones o en los que los montos presentados en pesos podrían convertirse o realizarse.

2. SUPUESTOS, ESTIMACIONES Y CRITERIOS CONTABLES SIGNIFICATIVOS

La elaboración de los estados financieros requiere que la administración realice estimaciones, supuestos y juicios que afectan los montos registrados de activos y pasivos, ingresos y gastos, y las revelaciones relacionadas de los activos y pasivos contingentes a las fechas de los estados financieros consolidados de la Compañía. La Nota 1 a los estados financieros consolidados de la Compañía proporciona un análisis detallado de las políticas contables significativas. Algunas de las políticas contables de la Compañía reflejan los juicios, supuestos o estimaciones significativas acerca de los asuntos que son inherentemente inciertos y materiales para la situación financiera y resultados de las operaciones de la Compañía.

Los resultados reales podrían diferir de tales estimaciones. Los efectos de los cambios en las estimaciones contables se reconocen en el periodo en el que se modifica la estimación. Las estimaciones y supuestos que conllevan un riesgo significativo y pueden dar lugar a un ajuste material a los valores netos en libros de los activos y pasivos dentro del siguiente ejercicio contable, se describen a continuación.

Para los arrendamientos, los supuestos, estimaciones y criterios contables significativos se refieren a la Nota 1p (iv).

i) Plan de incentivos a largo plazo, DASA y MIP (liquidados con instrumentos de capital)

La Compañía mide el costo de sus transacciones liquidables con patrimonio a su valor razonable a la fecha en que los beneficios son otorgados en forma condicional a los empleados. El costo de las transacciones liquidables con patrimonio se reconoce en resultados junto con el correspondiente incremento en otras reservas de capital, dentro del patrimonio, durante el periodo en el cual se cumplen las condiciones de servicio y/o desempeño. Para las concesiones cuyas adjudicaciones dependen del cumplimiento de condiciones de desempeño, el costo de la compensación se reconoce cuando es probable que la condición

de desempeño se cumpla. El gasto acumulado reconocido para las transacciones liquidables con patrimonio en cada fecha de reporte y hasta la fecha de adjudicación, refleja el grado en el cual el periodo de adjudicación ha expirado, así como la mejor estimación de la Compañía referente al número de instrumentos de patrimonio que al final se adjudicarán.

La Compañía mide el costo de las transacciones liquidables con patrimonio con los empleados con base en el valor razonable de los instrumentos de patrimonio a la fecha en la que se otorgan. Para estimar el valor razonable de las transacciones de pagos basados en acciones es necesario determinar cuál sería el modelo de valuación más adecuado, lo que depende de los términos y condiciones del otorgamiento. Esta estimación también requiere la determinación de los datos más adecuados para el modelo de valuación, incluyendo la vida esperada de la opción de acciones, la volatilidad y el rendimiento de los dividendos, así como realizar supuestos sobre los mismos. Los supuestos y los modelos utilizados para estimar el valor razonable para las transacciones de pagos basados en acciones se revelan en la (Nota 17).

Plan DASA (liquidables en efectivo)

El costo del plan de DASA es medido inicialmente a su valor razonable a la fecha de concesión; un mayor detalle se provee en la (Nota 17). Este valor razonable se registra resultados, con su correspondiente registro en pasivo durante el período que concluye en la fecha en la que las acciones cumplen con todas las condiciones de irrevocabilidad. El pasivo es revaluado a valor razonable a cada fecha de reporte y hasta la fecha de liquidación, con cambios en el valor razonable reconocidos dentro del rubro de gastos por salarios y beneficios, junto con registro inicial a la fecha de otorgamiento del plan. Como con los beneficios liquidados en capital descritos anteriormente, la valuación de los beneficios liquidables en efectivo también requiere utilizar supuestos similares, según proceda.

ii) Impuestos diferidos

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

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

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, la Compañía amortizó pérdidas fiscales por Ps.214,460, Ps.154,353 y Ps.16,378, respectivamente, del saldo disponible de las pérdidas fiscales por amortizar (Nota 19).

iii) Valor razonable de los instrumentos financieros

Cuando el valor razonable de los activos y pasivos financieros registrados en el estado consolidado de situación financiera no puede determinarse de mercados activos, su valor razonable se determina utilizando técnicas de valuación que incluyen el modelo de flujos de efectivo descontados. Cuando es posible, los datos de estos modelos se toman de mercados observables, pero cuando esto no es factible, la administración debe aplicar juicio para establecer los valores razonables.

Los juicios incluyen consideraciones de datos, tales como riesgo de liquidez, riesgo de crédito y la volatilidad esperada. Los cambios en los supuestos relativos a estos factores podrían afectar el valor razonable reportado de los instrumentos financieros (Nota 4).

iv) Deterioro de activos de larga duración

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

v) Estimación para pérdidas crediticias

La estimación para pérdidas crediticias se establece de acuerdo con la información incluida en la Nota 1f) ii).

vii) Arrendamientos: estimación de la tasa de interés incremental

La Compañía no puede determinar fácilmente la tasa de interés implícita en el arrendamiento, por lo tanto, utiliza su tasa de interés incremental de endeudamiento (TIIE) para medir los pasivos por arrendamiento. La TIIE es la tasa de interés que la Compañía tendría que pagar para pedir prestado durante un plazo similar, y con un valor similar, los fondos necesarios para obtener un activo de un valor similar al activo por derecho de uso en un entorno económico similar. Por lo tanto, la TIIE refleja lo que la Compañía "tendría que pagar", lo que requiere una estimación cuando no hay tasas observables disponibles (como para las subsidiarias que no realizan transacciones de financiamiento) o cuando deben ajustarse para reflejar los términos y condiciones del arrendamiento (por ejemplo, cuando los arrendamientos no están en la moneda funcional de la subsidiaria). La Compañía estima la TIIE utilizando datos observables (como las tasas de interés del mercado) cuando están disponibles y se requiere que haga ciertas estimaciones específicas de la entidad (como la calificación crediticia independiente de la subsidiaria).

3. INSTRUMENTOS FINANCIEROS Y GESTIÓN DE RIESGOS

Gestión de riesgo financiero

Las actividades de la Compañía están expuestas a diferentes riesgos financieros derivados de riesgos variables externos que no están bajo su control, pero cuyos efectos podrían ser potencialmente adversos: (i) riesgo de mercado, (ii) riesgo de crédito, y (iii) riesgo de liquidez. El programa global de administración de riesgos de la Compañía se enfoca en la incertidumbre existente en los mercados financieros, e intenta minimizar los efectos adversos potenciales de estos riesgos sobre la utilidad neta de la Compañía y en las necesidades de capital de trabajo. La Compañía utiliza instrumentos financieros derivados para cubrir parte de estos riesgos y no para propósitos especulativos.

Las fuentes de exposiciones de estos riesgos financieros están incluidas tanto "en el balance", tales como activos y pasivos financieros reconocidos, como en acuerdos contractuales "fuera de balance" y sobre transacciones pronosticadas altamente esperadas. Estas exposiciones tanto dentro como fuera de balance, dependiendo de sus perfiles, representan exposiciones de variabilidad de flujos de efectivo en términos de recibir menos flujos de efectivo o enfrentando la necesidad de cumplir con desembolsos, los cuales son más altos que los esperados y que por lo tanto incrementan los requerimientos de capital de trabajo.

Asimismo, ya que los movimientos adversos erosionan el valor de los activos y pasivos financieros reconocidos, así como algunas otras exposiciones financieras fuera de balance, tales como arrendamientos operativos, hay una necesidad de preservación de valor transformando los perfiles de estas exposiciones de valor razonable. La Compañía tiene un departamento de Finanzas

y Administración de Riesgos, la cual identifica y mide la exposición a riesgos financieros, con el fin de diseñar estrategias para mitigar o transformar el perfil de ciertas exposiciones al riesgo, las cuales son consideradas dentro de los niveles de aprobación de gobierno corporativo.

Riesgo de mercado

a) Riesgo de precio de combustible

Derivado de los acuerdos con los proveedores de combustible para aeronaves, cuyo valor está indexado al "jet fuel", la Compañía está expuesta al riesgo de fluctuación en el precio del combustible de sus consumos proyectados.

La política de administración del riesgo de combustible tiene como fin proporcionar protección a la Compañía contra aumentos en los precios del combustible. Para cumplir este objetivo, el programa de administración de riesgos de combustible permite el uso de instrumentos financieros derivados que se encuentren disponibles en mercados extrabursátiles (*Over The Counter* u "OTC") con contrapartes aprobadas y dentro de los límites permitidos. El combustible consumido durante los años terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017 representó el 38%, 38% y 31%, respectivamente, sobre el total de los gastos operativos de la Compañía. El riesgo de moneda extranjera se revela en el inciso b) de esta nota.

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2019, la Compañía mantuvo un monto nocional de opciones asiáticas de compra de combustible *US Gulf Coast Jet fuel 54* designadas para cubrir 13,492 mil galones. Dichas coberturas representan una parte del consumo proyectado para el cuarto trimestre de 2019.

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2019, la Compañía designo un nocional de opciones de collares de costo cero *US Gulf Coast Jet fuel 54* designadas para cubrir 70,136 mil de galones, respectivamente, los cuales representan una porción del consumo proyectado para el tercer trimestre 2019 y el año 2020, respectivamente.

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

De acuerdo con NIIF 9, la Compañía separara el valor intrínseco y el valor en el tiempo de la opción, así como, designar como instrumento de cobertura solo el cambio en el valor intrínseco de la opción. Debido a que el valor extrínseco (valor en el tiempo) de la opción asiática de compra está relacionado a la "transacción del instrumento cubierto", es requerido que este sea segregado y contabilizado como un costo por cobertura en ORI y devengado como un componente por separado del capital hasta que el elemento cubierto relacionado afecte resultados.

La partida cubierta (consumo de combustible) de las opciones contratadas por la Compañía representa un activo no financiero (commodity de energía), el cual no forma parte del inventario de la Compañía y es directamente consumido por las aeronaves de la Compañía en diferentes terminales aeroportuarias. Por lo tanto, aunque un activo no financiero está involucrado, su reconocimiento inicial no genera un ajuste en libros en los inventarios de la Compañía. Este activo financiero es contabilizado

inicialmente en la sección de ORI de la Compañía y un ajuste por reclasificación es realizado del ORI a resultados, el cual es reconocido en el mismo periodo o periodos en los cuales el elemento cubierto es registrado en resultados. Adicionalmente, la Compañía cubre sus proyecciones de consumo de combustible mes con mes, lo cual es congruente con la fecha de vencimiento de las "*Asian call and zero-cost collar options*".

Al 31 de diciembre de 2018 y 2017, el valor razonable del monto remanente de las opciones asiáticas de compra de combustible *US Gulf Coast Jet Fuel* fue una ganancia por Ps.48,199 y Ps.497,403, respectivamente. Al 31 de diciembre de 2019 y 2018 en cuanto a los collares cero de costo, fue una ganancia de Ps.133,567 y una (pérdida) de Ps.(122,948), respectivamente y es presentada como parte de los activos financieros en el estado consolidado de situación financiera. (Nota 5). La compañía no mantuvo ninguna posición en Collares de Costo Cero para los períodos de 2017.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2019, el valor intrínseco de los collares de costo cero reciclados al costo del combustible fue un gasto de Ps.9,477. Al 31 de diciembre de 2018, la Compañía no tenía valor intrínseco reciclado al costo de combustible ya que las liquidaciones comenzaron a tener lugar en 2019.

El monto del costo positivo de las coberturas derivadas de los cambios en el valor extrínseco de dichas opciones al 31 de diciembre de 2019 reconocido dentro del ORI, ascendió a un monto de Ps.133,567 (al 31 de diciembre de 2018 y 2017, el costo positivo de las coberturas fue de Ps.134,096 y Ps.163,836 respectivamente), el cual será reciclado al costo de combustible durante 2020, en la misma forma en que expiren las opciones sobre una base mensual y el combustible de avión sea consumido. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017 el costo neto (positivo) / negativo de estas opciones reciclada al costo por combustible fue de Ps.61,067, Ps.(402,493) y Ps.26,980 respectivamente.

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

	Posición al 31 de diciembre de 2019		
	Vencimiento de las opciones de collares de costo cero		
	1er. semestre 2020	2do. semestre 2020	2020 Total
Riesgo de combustible de collares costo cero			
Volumen nocional en galones (miles)*	34,480	22,164	56,644
Precio de ejercicio acordado por galón (US\$)**	US\$ 1.63/1.82	US\$ 1.65/1.81	US\$ 1.64/1.82
Porcentaje aproximado de cobertura (del valor esperado de consumo)	25%	15%	20%
Cubierto			
Porcentaje aproximado de cobertura (del valor esperado de consumo)	25%	15%	20%

* US Gulf Coast Jet 54 como activo subyacente

** Promedio ponderado

	Posición al 31 de diciembre de 2018		
	Vencimiento de las opciones asiáticas de compra de combustible y collares de cero costo		
	1er. semestre 2019	2do. Semestre 2019	2019 Total
Riesgo de combustible opciones asiáticas			
Volumen notional en galones (miles)*	12,790	13,842	26,632
Precio de ejercicio acordado por galón (US\$)**	US\$ 1.84	1.84	US\$ 1.84
Porcentaje aproximado de cobertura (del valor esperado de consumo)	10%	10%	10%
Riesgo de combustible de collares costo cero			
Volumen notional en galones (miles)*	18,963	-	18,963
Precio de ejercicio acordado por galón (US\$)**	US\$ 1.91/2.46	US\$ -	US\$ 1.91/2.46
Porcentaje aproximado de cobertura (del valor esperado de consumo)	15%	-%	15%
Cubierto			
Porcentaje aproximado de cobertura (del valor esperado de consumo)	25%	10%	18%

* US Gulf Coast Jet 54 como activo subyacente

** Promedio ponderado

	Posición al 31 de diciembre de 2017		
	Vencimiento de las opciones asiáticas de compra de combustible		
	1er. semestre 2018	2do. semestre 2018	2018 Total
Riesgo de combustible opciones asiáticas			
Volumen notional en galones (miles)*	69,518	61,863	131,381
Precio de ejercicio acordado por galón (US\$)**	US\$ 1.6861	US\$ 1.8106	US\$ 1.7447
Porcentaje aproximado de cobertura (del valor esperado de consumo)	60%	50%	55%

* US Gulf Coast Jet 54 como activo subyacente

** Promedio ponderado

La siguiente tabla ilustra un análisis de sensibilidad de compra de combustible US Gulf Coast Jet Fuel 54 y Collares de costo cero a un posible cambio razonable en el precio de combustible, con todas las demás variables mantenidas constantemente, en el rubro de otros ingresos integrales acumulados.

Los cálculos se realizaron considerando un movimiento paralelo del +/-5% en el precio al contado del US Gulf Coast Jet Fuel 54 al 31 de diciembre de 2019:

	Posición de sensibilidad al 31 de diciembre de 2019 efecto en capital (miles de dólares U.S.)
US Gulf Coast Jet Fuel 54	
Nivel del precio	
+5%	+4.52M
-5%	-4.52M

b) Riesgo cambiario

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

La mayoría de los ingresos de la Compañía se generan en pesos mexicanos; sin embargo, por el año terminado el 31 de diciembre de 2019 el 29% de sus ingresos provienen de operaciones en los Estados Unidos de América y Centroamérica (32% y 30% al 31 de diciembre de 2018 y 2017 respectivamente); y el 43%, 38% y 40%, de su cobranza en 2019, 2018 y 2017, respectivamente.

Los gastos de la Compañía, particularmente los que están relacionados con el arrendamiento y adquisición de aeronaves, están denominados en dólares. El combustible de las aeronaves de los vuelos originados en México es pagado en pesos; sin embargo, el precio es impactado por el tipo de cambio del peso mexicano frente al dólar.

La exposición al riesgo cambiario de la Compañía al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017 se muestra a continuación:

	Miles de dólares americanos		
	2019	2018	2017
Activos:			
Efectivo y equivalentes de efectivo	US\$ 373,099	US\$ 279,829	US\$ 344,038
Otras cuentas por cobrar, neto	23,620	10,957	13,105
Depósitos en garantía	437,499	362,149	377,485
Instrumentos financieros derivados	7,088	3,172	25,204
Total de activos	US\$ 841,306	US\$ 656,107	US\$ 759,832
Pasivos:			
Deuda financiera (Nota 5)	US\$ 176,927	US\$ 155,455	US\$ 128,296
Pasivos por arrendamiento	2,263,849	2,099,218	1,727,890
Proveedores	76,471	51,012	53,729
Otros impuestos y contribuciones por pagar	22,486	14,823	10,304
Instrumentos financieros derivados	–	6,246	–
Total de pasivos	2,539,733	2,326,754	1,920,219
Posición en moneda extranjera, neta	US\$ (1,698,427)	US\$ (1,670,647)	US\$ (1,160,387)

El 27 de abril de 2020, fecha de emisión de estos estados financieros consolidados, el tipo de cambio fue de Ps.24.6230 por dólar americano.

Al determinar el tipo de cambio al contado a utilizar en el reconocimiento inicial del activo, gasto o ingreso relacionado (o parte de él) en la baja en cuentas de un activo no monetario o pasivo no monetario relacionado con la consideración anticipada, la fecha de la transacción es la fecha en que la Compañía reconoce inicialmente el activo no monetario o el pasivo no monetario que surge de la contraprestación anticipada. Si hay varios pagos o recibos por adelantado, la Compañía determina la fecha de la transacción para cada pago o recibo de la consideración anticipada.

Al 31 de diciembre de 2019, la Compañía no contrató instrumentos financieros derivados de tipo de cambio. Toda la posición restante de la Compañía en forwards de divisas simples venció durante el primer trimestre de 2019 (enero).

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

Al 31 de diciembre de 2018, las ganancias no realizadas de Ps.14,241 relacionadas con los forwards en moneda extranjera se incluyen en otros resultados integrales.

Para el año terminado el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, las ganancias (pérdida) netas en los contratos de instrumentos financieros derivados forward en moneda extranjera fue de Ps.4,199, Ps.52,516 y Ps.(11,290), respectivamente, la cual se reconoció como parte de los gastos de arrendamiento en los estados de resultados consolidados.

i) Relaciones de cobertura con instrumentos financieros no derivados

Con respecto al riesgo de moneda extranjera debido a la implementación de la Norma NIIF 16 “Arrendamientos”, vigente desde el 1 de enero de 2019, la Compañía implementó dos estrategias de cobertura para exposiciones de tipo de cambio previstas con instrumentos financieros no derivados. La primera estrategia de cobertura está designada para mitigar el riesgo de tipo de cambio y las fluctuaciones cambiarias en las ventas denominadas en USD usando pasivos financieros correspondientes al pasivo por arrendamiento denominado en USD. Al 31 de diciembre de 2019, la Compañía tiene un monto equivalente a USD\$ 2.1 mil millones de pasivos por arrendamiento designados como cobertura de ingresos proyectados durante el plazo restante del arrendamiento.

Adicionalmente, la segunda estrategia consiste en una relación de cobertura para el tipo de cambio con instrumentos financieros no derivados con el fin de mitigar el riesgo de tipo de cambio originado y la fluctuación cambiaria (MXN/USD) intrínseco en la tarifa por consumo de combustible de avión. Para esta estrategia, una parte del consumo de combustible para aviones durante los siguientes dos años aproximadamente ha sido designada como elemento de cobertura y como instrumento de cobertura la Compañía designó una parte de los depósitos en garantía y efectivo y equivalentes de efectivo denominados en USD. En esta relación de cobertura para el tipo de cambio con instrumentos financieros no derivados, la Compañía designó un monto equivalente a USD\$410 millones, que representan una parte de los activos financieros denominados en USD.

Ambas relaciones de cobertura siguen el modelo de cobertura de flujos de efectivo; por lo que el reconocimiento correspondiente al reciclaje de la reserva para la cobertura de los flujos de efectivo (llamado Otros ingresos integrales u ORI, parte del patrimonio de las partes interesadas) se realizarán tal como se indica en la NIIF 9, esto significa reclasificar de ORI a través de las cuentas de resultados en el mismo período o períodos en los que la cobertura esperada para los flujos de efectivo afecta el resultado del período; cuando esas ventas se reconocen como ingresos, siempre ajustándolas debido a los efectos de cobertura, para el programa.

c) Riesgo de tasa de interés

El riesgo de tasa de interés es el riesgo de que el valor razonable de los flujos futuros de efectivo fluctúe debido a cambios en las tasas de interés de mercado. La exposición de la Compañía al riesgo de variaciones en las tasas de interés de mercado se relaciona principalmente con las obligaciones de deuda a largo plazo y arrendamientos operativos de equipo de vuelo de la Compañía con tasas de interés variables. Los resultados de la Compañía se ven afectados por fluctuaciones en las tasas del mercado de referencia debido al impacto de dichos cambios sobre los montos pagados bajo los contratos de arrendamiento operacionales calculados con base a la tasa *London Interbank Offered Rate* (“LIBOR”). La Compañía utiliza instrumentos financieros derivados para reducir su exposición a fluctuaciones en las tasas de mercado y estos instrumentos son registrados como instrumentos de cobertura.

En general, cuando un instrumento financiero derivado puede vincularse con los términos y flujos de efectivo de un contrato de arrendamiento, éste podrá designarse como CFE, en donde la porción efectiva de las variaciones en el valor razonable se debe registrar en el patrimonio hasta la fecha en la que el flujo de efectivo del contrato de arrendamiento es reconocido en el estado consolidado de resultados.

El Fideicomiso Irrevocable número CIB/3249, cuyo fideicomitente es la Compañía, ingresó un límite para mitigar el riesgo debido al aumento de la tasa de interés en los pagos de cupones de CEBUR. La referencia de cupones de tasa flotante que se refiere a TIIE 28 está limitada bajo el límite “cap” al 10% sobre la tasa de referencia para la vida del CEBUR y tiene el mismo programa de amortización. Por lo tanto, los flujos de efectivo del CEBUR coinciden perfectamente con el instrumento de cobertura. La fecha de inicio del cap fue el 19 de julio de 2019 y la fecha de vencimiento es el 20 de junio de 2024; que consisten en 59 “caplets” con las mismas especificaciones que los cupones CEBUR para la determinación de la tasa de referencia, el plazo del cupón y el valor razonable.

Al 31 de diciembre de 2019, el contrato de cobertura pendiente de la Compañía en forma de “caps” de tasa de interés con un monto nocional de Ps.1,500 millones tenía un valor razonable de Ps.2,695, registrado en activos.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2018 y 2017, la Compañía no tenía derivados de tasas de interés pendientes.

Por los años terminados al 31 de diciembre de 2017, la pérdida reportada sobre swaps de tasa de interés fue de Ps.13,827, la cual fue reconocida como parte del gasto por arrendamiento en el estado consolidado de resultados. Todas las posiciones de la Compañía en la modalidad de swaps de tasa de interés vencieron el 31 de marzo y 30 de abril de 2017, por lo que no existe saldo al 31 de diciembre de 2018 y 2017.

d) Riesgo de liquidez

El riesgo de liquidez representa el riesgo de que la Compañía no cuente con fondos suficientes para cubrir sus obligaciones. Debido a la naturaleza cíclica del negocio, las operaciones y los requerimientos en cuanto a las inversiones y financiamientos relacionados con la adquisición de aeronaves y la renovación de su flota, la Compañía requiere fondos líquidos para cumplir con sus obligaciones.

La Compañía intenta administrar su efectivo y equivalentes de efectivo y sus activos financieros relacionando los plazos de sus inversiones con los de sus obligaciones. Su política indica que el plazo promedio de sus inversiones no debe exceder el plazo promedio de sus obligaciones.

Esta posición de efectivo y equivalentes se invierte en instrumentos a corto plazo y de alta liquidez a través de entidades financieras.

La Compañía tiene obligaciones futuras relacionadas con los vencimientos de los préstamos bancarios y contratos de instrumentos financieros derivados. La exposición fuera del estado consolidado de situación financiera de la Compañía está representada por las obligaciones futuras relacionadas con contratos de arrendamiento operativo y contratos de compra de aeronaves.

La Compañía concluyó que tiene una baja concentración de riesgo, ya que tiene acceso a diferentes alternativas de financiamiento.

La siguiente tabla muestra los pagos contractuales que la Compañía tiene requeridos como pasivos financieros y el valor razonable de los instrumentos financieros derivados:

	Al 31 de diciembre de 2019		
	Plazo de 1 año	1 a 5 años	Total
Préstamos que devengan intereses:			
Anticipos para la compra de aeronaves (Nota 5)	Ps. 1,855,956	Ps. 1,452,553	Ps. 3,308,509
Capital de trabajo de corto plazo (Nota 5)	200,000	–	200,000
Certificados Bursátiles Fiduciarios respaldada por activos (Nota 5)	–	1,500,000	1,500,000
Pasivos por arrendamiento:			
Arrendamiento de aeronaves, motores, terrenos y edificios	4,720,505	35,796,540	40,517,045
Pasivo para devolución de aeronaves arrendadas	383,093	1,469,595	1,852,688
Total	Ps. 7,159,554	Ps. 40,218,688	Ps. 47,378,242

	Al 31 de diciembre de 2018		
	Plazo de 1 año	1 a 5 años	Total
Préstamos que devengan intereses:			
Anticipos para la compra de aeronaves (Nota 5)	Ps. 734,635	Ps. 2,310,939	Ps. 3,045,574
Capital de trabajo de corto plazo (Nota 5)	461,260	–	461,260
Instrumentos financieros derivados:			
Opciones asiáticas de combustible	122,948	–	122,948
Pasivos por arrendamiento:			
Arrendamiento de aeronaves, motores, terrenos y edificios	4,976,454	34,588,692	39,565,146
Pasivo para devolución de aeronaves arrendadas	10,851	1,820,194	1,831,045
Total	Ps. 6,306,148	Ps. 38,719,825	Ps. 45,025,973

	31 de diciembre de 2017		
	Plazo de 1 año	1 a 5 años	Total
Préstamos que devengan intereses:			
Anticipos para la compra de aeronaves (Nota 5)	Ps. 1,449,236	Ps. 1,079,152	Ps. 2,528,388
Capital de trabajo de corto plazo (Nota 5)	948,354	–	948,354
Pasivos por arrendamiento:			
Arrendamiento de aeronaves, motores, terrenos y edificios	4,213,417	28,310,287	32,523,704
Pasivo para devolución de aeronaves y motores arrendadas	193,187	1,454,790	1,647,977
Total	Ps. 6,804,194	Ps. 30,844,229	Ps. 37,648,423

e) Riesgo de crédito

El riesgo de crédito representa el riesgo de que alguna contraparte no cumpla con sus obligaciones bajo un contrato comercial o de instrumentos financieros generando una pérdida financiera para la Compañía. La Compañía está expuesta al riesgo de crédito derivado de sus actividades de operación (principalmente por cuentas por cobrar) y de sus actividades de financiamiento, incluyendo depósitos con bancos e instituciones financieras, operaciones con divisas y otros instrumentos financieros, incluyendo los instrumentos financieros derivados.

Los instrumentos financieros que exponen a la Compañía a algún riesgo de crédito se refieren principalmente a equivalentes de efectivo y cuentas por cobrar. El riesgo de crédito sobre los equivalentes de efectivo se relaciona con los montos invertidos con las principales instituciones financieras. El riesgo de crédito sobre las cuentas por cobrar se relaciona principalmente con los montos por cobrar a las principales compañías de tarjetas de crédito internacionales.

La Compañía tiene una rotación de cuentas por cobrar muy alta, por lo que la administración considera que el riesgo de crédito es mínimo debido a la naturaleza de sus negocios, en el cual una gran porción de las ventas se liquida mediante tarjetas de crédito. El riesgo de crédito de los fondos líquidos e instrumentos financieros derivados de la Compañía es limitado porque las contrapartes son bancos con altas calificaciones crediticias asignadas por agencias de calificación de riesgo internacionales.

Algunos de los instrumentos financieros derivados vigentes exponen a la Compañía a pérdidas crediticias en caso de incumplimiento de los contratos por sus contrapartes. El monto de dicha exposición al riesgo crediticio por lo general es la ganancia no realizada, si la hubiere, por dichos contratos. Para administrar este riesgo, la Compañía selecciona contrapartes con base en evaluaciones de crédito y evita que su exposición global recaiga en una sola contraparte. También monitorea su posición de mercado con cada contraparte. La Compañía no compra ni mantiene instrumentos financieros derivados para fines de negociación.

Al 31 de diciembre de 2019, la Compañía concluyó que su riesgo de crédito relacionado con sus instrumentos financieros derivados es bajo, esto debido a que no mantiene una concentración significativa con alguna contraparte y solo celebra contratos de instrumentos financieros con bancos con una alta calificación crediticia por agencias de calificación de crédito internacionales.

f) Administración de capital

La administración considera que los recursos disponibles para la Compañía son suficientes para cubrir sus requerimientos financieros actuales y serán suficientes para cumplir sus requerimientos esperados de capital y sus otros requerimientos de efectivo para el ejercicio fiscal 2019.

El objetivo principal de la administración de capital de la Compañía es asegurar que mantenga índices sanos de capital que ayuden a sostener su negocio y maximizar el valor para los accionistas. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, no se realizaron modificaciones a los objetivos, las políticas ni a los procesos relacionados con la administración de capital de la Compañía. La Compañía no está sujeta a ningún requerimiento de capital impuesto externamente, con excepción de la reserva legal (Nota 18).

4. MEDICIÓN DEL VALOR RAZONABLE

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

El valor razonable es el precio que se recibiría al vender un activo o se pagaría para transferir un pasivo en una transacción realizada en condiciones de independencia mutua, entre partes interesadas y debidamente informadas. La medición del valor razonable se basa en los supuestos de que la transacción de venta del activo o transferencia del pasivo tiene lugar:

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

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

El valor razonable de un activo o pasivo se calcula utilizando los supuestos que los participantes de mercado utilizarían a la hora de realizar una oferta por ese activo o pasivo, asumiendo que esos participantes del mercado actúan en su propio interés económico. La medición del valor razonable de un activo no financiero toma en consideración la capacidad de los participantes del mercado para generar beneficios económicos derivados del mejor y mayor uso de dicho activo, o mediante su venta a otro participante del mercado que pudiera hacer el mejor y mayor uso de dicho activo.

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

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

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

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

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

	Valor en libros			Valor razonable		
	2019	2018	2017	2019	2018	2017
Activos						
Instrumentos financieros Derivados	Ps. 136,262	Ps. 62,440	Ps. 497,403	Ps. 136,262	Ps. 62,440	Ps. 497,403
Pasivos						
Deuda financiera	(5,008,509)	(3,506,834)	(3,476,742)	(5,194,316)	(3,515,550)	(3,481,741)
Instrumentos financieros Derivados	-	(122,948)	-	-	(122,948)	-
Total	Ps. (4,872,247)	Ps. (3,567,342)	Ps. (2,979,339)	Ps. (5,058,054)	Ps. (3,576,058)	Ps. (2,984,338)

Al 31 de diciembre de 2019, la medición del valor razonable se muestra a continuación:

	Medición del valor razonable			
	Precios cotizados en mercados activos Nivel 1	Datos significativos observables Nivel 2	Datos significativos no observables Nivel 3	Total
Activos				
Instrumentos financieros derivados:				
Opciones de collares asiáticos de combustible de costo cero*	Ps. -	Ps. 133,567	Ps. -	Ps. 133,567
Cobertura de tasa de interés (Cap)	-	2,695	-	2,695
Pasivos cuyos valores razonables son revelados:				
Intereses devengados de deuda y préstamos**	-	(5,194,316)	-	(5,194,316)
Neto	Ps. -	Ps. (5,058,054)	Ps. -	Ps. (5,058,054)

* Niveles de Jet Fuel forwards y curva LIBOR.

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

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

Al 31 de diciembre de 2018, la medición del valor razonable se muestra a continuación:

	Medición del valor razonable			
	Precios cotizados en mercados activos Nivel 1	Datos significativos observables Nivel 2	Datos significativos no observables Nivel 3	Total
Activos				
Instrumentos financieros derivados:				
Opciones de compra asiáticas sobre combustible*	Ps. -	Ps. 48,199	Ps. -	Ps. 48,199
Forwards en moneda extranjera	-	14,241	-	14,241
Pasivos				
Instrumentos financieros derivados:				
Opciones de collares asiáticos de combustible de costo cero*	-	(122,948)	-	(122,948)
Pasivos cuyos valores razonables son revelados:				
Intereses devengados de deuda y préstamos**	-	(3,515,550)	-	(3,515,550)
Neto	Ps. -	Ps. (3,576,058)	Ps. -	Ps. (3,576,058)

* Niveles de Jet Fuel forwards y curva LIBOR.

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

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

Al 31 de diciembre de 2017, la medición del valor razonable se muestra a continuación:

	Medición del valor razonable			
	Precios cotizados en mercados activos Nivel 1	Datos significativos observables Nivel 2	Datos significativos no observables Nivel 3	Total
Activos				
Instrumentos financieros derivados:				
Opciones de compra asiáticas sobre combustible*	Ps. –	Ps. 497,403	Ps. –	Ps. 497,403
Pasivos cuyos valores razonables son revelados:				
Intereses devengados de deuda y Préstamos**	–	(3,481,741)	–	(3,481,741)
Neto	Ps. –	Ps. (2,984,338)	Ps. –	Ps. (2,984,338)

* Niveles de Jet Fuel forwards y curva LIBOR.

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

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

La siguiente tabla resume la (pérdida) ganancia de los instrumentos financieros derivados reconocidos en los estados consolidados de resultados al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017:

Estados consolidados de resultados

Instrumento	Rubro en estados financieros	2019	2018	2017
Opciones de compra asiáticas de combustible	Combustible	Ps. (61,069)	Ps. 402,493	Ps. (26,980)
Opciones de collares asiáticos de combustible de costo cero	Combustible	(9,477)	–	–
Forwards de tipo de cambio	Gastos por arrendamiento de aeronave y motor	4,199	52,516	(11,290)
Swaps de tasa de interés	Gastos por arrendamiento de aeronave y motor	–	–	(13,827)
Cobertura de tasa de interés (Cap)	Costo financiero	(1,282)	–	–
Total		Ps. (67,629)	Ps. 455,009	Ps. (52,097)

La siguiente tabla resume la ganancia (pérdida) en CFE después de impuestos reconocida en los estados consolidados de resultados integrales al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017:

Estados consolidados de resultados integrales ganancia (pérdida)

Instrumento	Rubro en estados financieros	2019	2018	2017
Opciones de compra asiáticas de combustible	ORI	Ps. 11,148	Ps. (174,984)	Ps. (54,202)
Contratos de opciones de collar de combustible asiático de costo cero	ORI	256,515	(122,948)	–
Swaps de tasa de interés	ORI	–	–	14,144
Forwards de tipo de cambio	ORI	(14,241)	14,241	(2,090)
Cobertura de tasa de interés (Cap)	ORI	(4,023)	–	–
Instrumentos financieros no derivados	ORI	14,096	–	–
Total		Ps. 263,495	Ps. (283,691)	Ps. (42,148)

El tipo de cambio utilizada para conversión de los saldos anteriores a pesos mexicanos al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017 fueron de Ps.18.8452, Ps.19.6829 y Ps.19.7354, respectivamente, por dólar estadounidense.

5. ACTIVOS Y PASIVOS FINANCIEROS

Al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017 los activos financieros de la Compañía están representados por efectivo y equivalentes de efectivo, clientes y otras cuentas por cobrar cuyos valores se aproximan a su valor razonable.

a) Activos financieros

	2019	2018	2017
Instrumentos financieros derivados designados como coberturas de flujos de efectivo (parte efectiva reconocida en ORI)			
Opciones de compra asiáticas de combustible	Ps. –	Ps. 48,199	Ps. 497,403
Opciones de collar de combustible asiático de costo cero	133,567	–	–
Forwards de tipo de cambio	–	14,241	–
Cobertura de tasa de interés (Cap)	2,695	–	–
Total de activos financieros	Ps. 136,262	Ps. 62,440	Ps. 497,403
Presentados en el estado consolidado de situación financiera de la siguiente manera:			
Circulante	Ps. 133,567	Ps. 62,440	Ps. 497,403
No circulante	Ps. 2,695	Ps. –	Ps. –

b) Deuda financiera

(i) Al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, la deuda a corto plazo y largo plazo se integra como sigue:

	2019	2018	2017
I. Contrato de crédito revolvente con Banco Santander México, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Santander ("Santander") y Banco Nacional de Comercio Exterior, S.N.C. ("Bancomext"), en dólares, para cubrir el pago de los anticipos para compras de aeronaves, con vencimiento el 31 de mayo de 2022, devengando una tasa de interés anual a la tasa LIBOR de tres meses más una extensión de 260 puntos base.	Ps. 3,308,509	Ps. 3,045,574	Ps. 2,528,388
II. La Compañía emitió en el mercado mexicano Certificados Bursátiles Fiduciarios respaldadas con activos, en pesos mexicanos, con vencimiento el 20 de junio de 2024 con una tasa de interés anual a TIE 28 días más 175 puntos porcentuales.	1,459,871	-	-
III. En diciembre de 2016, la Compañía contrató capital de trabajo de corto plazo con Banco Nacional de México, S.A. ("Citibanamex"), en pesos mexicanos, devengando una tasa de interés anual a tasa TIE 28 días más 90 puntos base.	-	461,260	948,354
IV. En diciembre de 2019, la Compañía contrató capital de trabajo de corto plazo con Banco Sabadell S.A., Institución de Banca Múltiple ("Sabadell"), en pesos mexicanos, devengando una tasa de interés anual a tasa TIE 28 días más 120 puntos porcentuales.	200,000	-	-
V. Amortización de costos de transacción	(22,472)	-	-
VI. Intereses devengados y otros costos financieros	30,061	16,364	5,972
	4,975,969	3,523,198	3,482,714
Vencimientos a corto plazo	2,086,017	1,212,259	2,403,562
Total a largo plazo	Ps. 2,889,952	Ps. 2,310,939	Ps. 1,079,152

TIE: Tasa de interés interbancaria de equilibrio.

(ii) La siguiente tabla provee un resumen de los pagos de principal de deuda financiera e intereses devengados al 31 de diciembre de 2019:

	2020	2021	2022	2023	2024	Total
Santander/Bancomext	Ps. 1,881,676	Ps. 1,428,534	Ps. 24,019	Ps. -	Ps. -	Ps. 3,334,229
CEBUR	4,341	250,000	500,000	500,000	209,871 ⁽ⁱ⁾	1,464,212
Banco Sabadell S.A.	200,000	-	-	-	-	200,000
Total	Ps. 2,086,017	Ps. 1,678,534	Ps. 524,019	Ps. 500,000	Ps. 209,871	Ps. 4,998,441

⁽ⁱ⁾ Este saldo incluye la recompra de Certificados Bursátiles Fiduciarios

(iii) Desde 2011 la Compañía financia los anticipos para la adquisición de aeronaves a través de deuda financiera (crédito revolvente) con Santander/Bancomext.

El crédito revolvente de "Santander/Bancomext" limita la capacidad de la Compañía de, entre otras cosas:

- i) Incurrir en deuda adicional por encima de un nivel específico de deuda, a menos que se cumpla con determinadas razones financieras.
- ii) Crear gravámenes.
- iii) La fusión o adquisición de cualquier otra entidad sin la autorización previa de los Bancos.
- iv) Disponer de ciertos activos.
- v) Declarar y pagar dividendos, o hacer alguna distribución del capital de la Compañía, a menos que se cumpla con determinadas razones financieras.

Al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, la Compañía se encuentra en cumplimiento con las obligaciones arriba mencionadas.

Con el propósito de financiar los anticipos para la compra de aeronaves, se estructuraron contratos de fideicomisos mediante los cuales la Compañía asignó sus derechos y obligaciones en virtud del contrato de compra con Airbus S.A.S. ("Airbus"), incluyendo su obligación de realizar anticipos para la compra de aeronaves a los fideicomisos. La Compañía garantiza las obligaciones de los fideicomisos referentes a los acuerdos de financiamiento (Deutsche Bank México, S.A. Trust 1710 y 1711).

Al 31 de diciembre de 2019, el monto disponible de líneas de crédito otorgadas a la Compañía asciende a Ps.9,005,008, de las cuales Ps.6,649,358 se relacionaron con deuda financiera (Ps.1,640,849 no han sido dispuestos) y Ps.2,355,650 se relacionaron con cartas de crédito (Ps.86,066 no han sido dispuestos). Al 31 de diciembre de 2018, el monto disponible de líneas de crédito otorgadas a la Compañía asciende a Ps.6,721,139, de las cuales Ps.4,063,947 se relacionaron con deuda

financiera y Ps.2,657,192 se relacionaron con cartas de crédito (Ps.1,048,241 no han sido dispuestos). Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2017, el monto disponible de las líneas de crédito otorgadas asciende a Ps.7,368,346, de los cuales Ps.4,616,861 se relacionaron con deuda financiera y Ps.2,751,485 se relacionaron con cartas de crédito (Ps.1,739,775 no han sido dispuestos).

El 20 de junio de 2019, la Compañía, a través de su subsidiaria Concesionaria, emitió 15,000,000 (quince millones) de certificados bursátiles fiduciarios bajo el símbolo VOLARCB 19 por la cantidad de Ps.1.5 billones de pesos mexicanos a través del Fideicomiso Irrevocable número CIB/3249 creado por Concesionaria. 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.

Los certificados tienen un vencimiento de 5 años con reducciones anuales de Ps.250,000, Ps.500,000, Ps.500,000 y Ps.250,000 en 2021, 2022, 2023 y 2024, respectivamente, con una tasa de interés anual a TIIE 28 días más 175 puntos porcentuales. Los certificados comienzan a amortizarse al final del segundo año.

La estructura de certificados bursátiles opera con reglas específicas y proporciona una "Razón de cobertura del servicio de deuda" ("DSCR" por sus siglas en inglés) que se calcula comparando la cobranza en pesos mexicanos durante los seis meses anteriores con los siguientes 6 meses de servicio de la deuda. En general, existe evento de retención de fondos si la proporción es menor de 2.5 y o igual a 1.75 veces. La amortización de la deuda de los certificados bursátiles comienza en julio de 2021. Además, se aplica la amortización anticipada si:

- i) La Razón de Cobertura de deuda sea menor a 1.75 en alguna de las fechas de determinación;
- ii) Un evento de retención que no sea subsanado en un periodo de 90 días consecutivos;
- iii) La Cuenta de Reserva de Servicio de Deuda de la Serie de cualquier Serie mantenga en disposición una cantidad inferior al saldo requerido en la Cuenta de Servicio de la deuda de la Serie de dicha Serie en dos o más fechas de pago consecutivas (al cierre del negocio en dichas fechas de pago);
- iv) La actualización de un nuevo evento de insolvencia con relación a Concesionaria Vuela;
- v) La actualización de un nuevo evento de incumplimiento

En diciembre de 2019, la Compañía contrato capital de trabajo a corto plazo con Banco Sabadell S.A., Institución de Banca Múltiple ("Sabadell") en pesos mexicanos, con una tasa de interés anual de TIIE 28 días más 120 puntos básicos. La deuda de capital de trabajo "Sabadell" tiene la siguiente obligación:

- vi) El obligado solidario (Concesionaria) debe representar el 85% del EBITDA de la acreditada

En 2019, la Compañía cumple con las obligaciones bajo los términos y condiciones de los certificados bursátiles y la deuda de capital de trabajo a corto plazo.

Cambios en pasivos provenientes de actividades financieras

Al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, los cambios en los pasivos por actividades de financiamiento de la Compañía se resumen en la siguiente tabla:

	Enero 1, 2019	Flujo de efectivo neto	Interés devengado	Cambios por fluctuación cambiaria	Reclasificación de corto a largo plazo	Al 31 de diciembre de 2019
Préstamos a corto plazo que devengan intereses	Ps. 1,212,259	Ps. (633,609)	Ps. 13,698	Ps. (41,173)	Ps. 1,534,842	Ps. 2,086,017
Préstamos a largo plazo que devengan intereses	2,310,939	2,273,143	-	(122,466)	(1,571,664)	2,889,952
Total de pasivos provenientes de actividades de financiamiento	Ps. 3,523,198	Ps. 1,639,534	Ps. 13,698	Ps. (163,639)	Ps. (36,822)	Ps. 4,975,969

	Enero 1, 2018	Flujo de efectivo neto	Interés devengado	Cambios por fluctuación cambiaria	Reclasificación de corto a largo plazo	Al 31 de diciembre de 2018
Préstamos a corto plazo que devengan intereses	Ps. 2,403,562	Ps. (793,363)	Ps. 10,392	Ps. 71,380	Ps. (479,712)	Ps. 1,212,259
Préstamos a largo plazo que devengan intereses	1,079,152	808,620	-	(56,945)	480,112	2,310,939
Total de pasivos provenientes de actividades de financiamiento	Ps. 3,482,714	Ps. 15,257	Ps. 10,392	Ps. 14,435	Ps. 400	Ps. 3,523,198

	Enero 1, 2017	Flujo de efectivo neto	Interés devengado	Cambios por fluctuación cambiaria	Reclasificación de corto a largo plazo	Al 31 de diciembre de 2017
Préstamos a corto plazo que devengan intereses	Ps. 1,051,237	Ps. 419,350	Ps. (130)	Ps. 25,924	Ps. 907,181	Ps. 2,403,562
Préstamos a largo plazo que devengan intereses	943,046	1,093,808	-	(50,521)	(907,181)	1,079,152
Total de pasivos provenientes de actividades de financiamiento	Ps. 1,994,283	Ps. 1,513,158	Ps. (130)	Ps. (24,597)	Ps. -	Ps. 3,482,714

c) Otros pasivos financieros

	2019		2018		2017	
Instrumentos financieros derivados designados como CFE (porción efectiva reconocida en ORI):						
Opciones de collar costo cero	Ps.	–	Ps.	122,948	Ps.	–
Total pasivos financieros	Ps.	–	Ps.	122,948	Ps.	–
Presentados en los estados consolidados de situación financiera:						
Circulante	Ps.	–	Ps.	122,948	Ps.	–
No circulante	Ps.	–	Ps.	–	Ps.	–

6. EFECTIVO Y EQUIVALENTES DE EFECTIVO

A continuación, se muestra un análisis de la cuenta:

	2019		2018		2017	
Efectivo en bancos	Ps.	4,612,927	Ps.	1,061,150	Ps.	963,162
Inversiones a corto plazo		3,231,125		4,796,554		5,982,314
Efectivo en caja		44,880		5,238		5,403
Fondos restringidos en fideicomiso relacionados con reservas de servicio de la deuda		91,040		–		–
Total de efectivo y equivalentes de efectivo	Ps.	7,979,972	Ps.	5,862,942	Ps.	6,950,879

Al 31 de diciembre de 2019, la Compañía registró una parte de las ventas anticipadas de boletos por un monto de Ps.91,040 como un fondo restringido (Nota 1 y 6). Los fondos restringidos mantenidos en el Fideicomiso se utilizan para constituir las reservas del servicio de la deuda y no pueden usarse para fines distintos de los establecidos en el contrato del Fideicomiso.

7. PARTES RELACIONADAS

a) A continuación, se presenta un análisis de los saldos con partes relacionadas al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017.

Todas las Compañías son consideradas como afiliadas, ya que los principales accionistas o directores de la Compañía son directa o indirectamente accionistas de las partes relacionadas:

	Tipo de transacción	País de origen	2019	2018	2017	Términos
Por cobrar:						
Frontier Airlines Inc. ("Frontier")	Código compartido	USA	Ps. 23,442	Ps. 8,266	Ps. –	30 días
			Ps. 23,442	Ps. 8,266	Ps. –	
Por pagar:						
One Link, S.A. de C.V. ("One Link")	Honorarios por centro de atención telefónica	El Salvador	Ps. 39,838	Ps. –	Ps. 24,980	30 días
Frontier Airlines Inc. ("Frontier")	Código compartido	USA	16,246	2,751	–	30 días
Aeromantenimiento, S.A. ("Aeroman")	Mantenimiento de motores aeronaves y otros servicios	México/El Salvador	1,474	15,024	15,951	30 días
Mijares, Angoitia, Cortés y Fuentes, S.C.	Honorarios por servicios profesionales	México	996	–	–	30 días
			Ps. 58,554	Ps. 17,775	Ps. 40,931	

b) Por los años terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, la Compañía realizó las siguientes operaciones con partes relacionadas:

Operaciones con partes relacionadas	País de origen	2019	2018	2017
Ingresos:				
Transacciones con afiliadas				
Frontier				
Código compartido	USA	Ps. 208,968	Ps. 8,358	Ps. -
Gastos:				
Transacciones con afiliadas				
Aeroman				
Mantenimiento de aeronaves y motores	México/El Salvador	Ps. 201,624	Ps. 341,726	Ps. 249,266
Servprot, Human Capital Int., Onelink, MACF				
Honorarios de centro de atención telefónica y otros servicios profesionales	México/El Salvador	41,467	4,800	202,689
Aeroman				
Soporte técnico	México/El Salvador	5,815	4,796	8,088

Frontier comenzó operaciones con la Compañía en septiembre de 2018. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2017, la Compañía no tuvo transacciones de ingresos con esta parte relacionada.

Al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, no existen garantías otorgadas o recibidas por ninguna parte relacionada con respecto a las cuentas por pagar o por cobrar. Por los años terminados al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017 no se ha reconocido ninguna provisión por pérdidas o ganancias esperadas.

c) **Servprot**

Servprot, S.A. de C.V. ("Servprot") es una parte relacionada debido a que Enrique Beltranena, Presidente y Director General de la Compañía, y Rodolfo Montemayor Garza, miembro de la junta directiva desde 19 de abril de 2018, son accionistas de dicha Compañía. Servprot ofrece servicios de seguridad para el señor Beltranena y su familia, así como para el señor Montemayor. Al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, la Compañía no tiene saldo en el contrato con Servprot. Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017 la Compañía registró un gasto de Ps.3,120, Ps.2,804 y Ps.1,838, respectivamente por este concepto.

d) **Aeroman**

Aeroman fue una parte relacionada hasta el 24 de julio de 2019, debido a que Roberto José Kriete Ávila, es miembro del Consejo de Administración de la Compañía y accionista de Aeroman. El 1 de enero de 2017, la Compañía celebró un contrato de servicios de mantenimiento y reparación de aeronaves con Aeroman. Este contrato contempla utilizar exclusivamente los servicios de Aeroman para la reparación, mantenimiento de aeronaves, sujeto a disponibilidad. De conformidad con los términos del contrato, Aeroman debe proporcionar los servicios de inspección, mantenimiento, reparación, restauración y revisión de la flota de aeronaves. Los pagos se realizan conforme a este contrato y dependen de los servicios prestados. Este contrato tiene vigencia de cinco años. Al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, el saldo del contrato con Aeroman era de Ps.1,474, Ps.15,024 y 15,951, respectivamente. La Compañía incurrió en gastos de mantenimiento de aeronaves, motores y soporte técnico conforme a dicho contrato por un monto de Ps.207,439, Ps.346,522 y Ps.251,731, para los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017.

e) **Human Capital International**

Human Capital International HCI, S.A. de C.V., ("Human Capital International") fue una parte relacionada hasta el 19 de abril de 2018, debido a que Rodolfo Montemayor Garza fue miembro del Consejo de Administración de la Compañía, es fundador y el presidente del consejo de administración de Human Capital International. Human Capital International brindó a la Compañía servicios relacionados con la selección y contratación de ejecutivos. Al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, Human Capital International no tenía saldo neto bajo este contrato. Al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, la Compañía devengó gastos conforme al mismo por Ps.0, Ps.324 y Ps.816, respectivamente.

f) **OneLink**

OneLink, S.A. de C.V. ("OneLink") era una parte relacionada hasta el 31 de diciembre de 2017, debido a que Marco Baldocchi, miembro suplente del Consejo de Administración, es consejero en OneLink. El 24 de octubre de 2019 Onelink, Holdings, S.A. ("Onelink Holdings") y su filial Onelink son una vez más partes relacionadas, porque el Sr. Rodrigo Antonio Escobar Nottebohm, un miembro suplente de la junta de Onelink Holdings, se convirtió en un director de la Compañía. De conformidad con este acuerdo, OneLink recibe llamadas de los clientes para reservar vuelos y ofrece a los clientes información sobre tarifas, horarios y disponibilidad. Al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, el saldo pendiente de pago conforme a este contrato era de Ps.39,838, Ps.0 y Ps.24,980, respectivamente. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, la Compañía devengó gastos conforme al mismo contrato de Ps.37,026, Ps.0 y Ps.200,035, respectivamente.

g) **SearchForce**

SearchForce es una parte relacionada debido a que William Dean Donovan, miembro suplente del Consejo de Administración, es director de la Compañía. De conformidad con este acuerdo, SearchForce brindó hasta el año 2017 servicios de consultoría, reportes, hallazgos, análisis y otros reportes respecto al software, así como la implementación de la estrategia de mercadotecnia en internet desarrollada para la Compañía. Al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, SearchForce no tiene saldo neto bajo este contrato. La Compañía reconoció gastos bajo este contrato de Ps.0, Ps.0 y Ps.1,946 por los años terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, respectivamente.

h) Mijares, Angoitia, Cortés y Fuentes

Mijares, Angoitia, Cortés y Fuentes, S.C. ("MACF") son partes relacionada porque Ricardo Maldonado Yañez y Eugenio Macouzet de León, miembros y miembros alternos, respectivamente, de la mesa directiva de la Compañía desde abril de 2018, son socios de la Compañía. Al 31 de diciembre de 2019, MACF tiene un saldo adeudado en virtud del acuerdo de Ps.996. Al 31 de diciembre de 2018 y 2017 MACF no tiene saldo neto bajo este contrato. Por los años terminados al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017 la Compañía reconoció un gasto bajo este acuerdo de Ps.1,321, Ps.1,672 y Ps.0, respectivamente.

i) Frontier

Frontier es una parte relacionada porque el señor William A. Franke y Brian H. Franke miembros del Consejo de Administración de la Compañía y de Frontier así como Indigo Partners tienen inversiones en ambas Compañías. Al 31 de diciembre de 2019 y 2018, el saldo por cobrar del contrato con Frontier era de Ps.23,442 y Ps.8,266, respectivamente. Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2019 y 2018, el saldo por pagar del contrato con Frontier era de Ps.16,246 y Ps.2,751, respectivamente. Por los años terminados al 31 de diciembre de 2019 y 2018, la Compañía reconoció un gasto bajo este acuerdo de Ps.208,968, Ps.8,358, respectivamente.

j) Directores y funcionarios

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, el presidente y miembros del Consejo de Administración de la Compañía recibieron una compensación total de aproximadamente Ps.8,085, Ps.7,178 y, Ps.8,993, respectivamente, y el resto de los directores recibió una compensación de Ps.4,367, Ps.5,217 y Ps.7,834, respectivamente.

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, el monto total de la remuneración que en su conjunto recibió el cuerpo directivo de la Compañía, como parte de los beneficios de corto y largo plazo, ascendió a Ps.237,846, Ps.180,001 y Ps.134,370, respectivamente.

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017 el costo de las transacciones por pagos basados en acciones (Plan de incentivos a largo plazo y MIP de la Compañía) fue de Ps.49,659, Ps.19,980 y Ps.13,508, respectivamente. El costo (beneficio) de las transacciones liquidables en efectivo (DASA) por los años terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017 fue de Ps.40,724, Ps.(5,238) y Ps.(25,498), respectivamente (Nota 17).

Durante 2015, la Compañía adoptó un nuevo plan de beneficios a corto plazo para cierto personal, mediante el cual se otorgan bonos en efectivo para cumplir con ciertas metas de rendimiento determinadas por la Compañía. Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, la Compañía registró una provisión por un monto de Ps.80,634, Ps.50,000 y Ps.0, respectivamente.

8. OTRAS CUENTAS POR COBRAR, NETO

Al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, las otras cuentas por cobrar de la Compañía se integran de la siguiente manera:

	2019	2018	2017
Corrientes:			
Tarjetas de crédito	Ps. 389,634	Ps. 96,646	Ps. 191,322
Otras cuentas por cobrar	189,904	101,487	117,582
Otros puntos de venta	102,002	71,054	54,719
Agencias de viaje y comisiones por venta de seguros	76,975	39,806	27,925
Tarjeta de crédito de lealtad	49,040	55,172	40,517
Clientes de cargo	46,600	41,408	34,655
Servicios aeroportuarios	42,894	9,991	5,898
Empleados	29,681	27,274	8,878
Beneficios del proveedor	26,989	68,946	-
Servicios de mercadotecnia	7,024	7,999	13,435
Liquidación por cobrar	2,422	-	-
Recuperación por seguros	143	-	1,345
	963,308	519,783	496,276
Estimación para pérdidas crediticias	(40,308)	(11,304)	(17,809)
	Ps. 923,000	Ps. 508,479	Ps. 478,467

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

Días	2019		2019		Total		2018		2018		Total		2017		2017		Total	
	Deteriorada		No deteriorada		2019		Deteriorada		No deteriorada		2018		Deteriorada		No deteriorada		2017	
0-30	Ps.	5,804	Ps.	722,651	Ps.	728,455	Ps.	8,725	Ps.	388,644	Ps.	397,369	Ps.	16,962	Ps.	415,847	Ps.	432,809
31-60		-		64,983		64,983		-		69,648		69,648		-		38,705		38,705
61-90		-		19,274		19,274		-		27,138		27,138		-		17,918		17,918
91-120		34,504		116,092		150,596		2,579		23,049		25,628		847		5,997		6,844
	Ps.	40,308	Ps.	923,000	Ps.	963,308	Ps.	11,304	Ps.	508,479	Ps.	519,783	Ps.	17,809	Ps.	478,467	Ps.	496,276

Los movimientos de la estimación para pérdidas crediticias del 1 de enero de 2017 al 31 de diciembre de 2019 se muestran a continuación:

Saldo al 1 de enero de 2017	Ps.	(19,317)
Cancelaciones		6,228
Incrementos en la estimación		(4,720)
Saldo al 31 de diciembre de 2017		(17,809)
Cancelaciones		17,126
Incrementos en la estimación		(10,621)
Saldo a 31 de diciembre de 2018		(11,304)
Cancelaciones		11,389
Incrementos en la estimación		(40,393)
Saldo al 31 de diciembre de 2019	Ps.	(40,308)

9. INVENTARIOS

Los inventarios al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017 se analizan a continuación:

	2019	2018	2017
Refacciones de aeronaves y accesorios de equipo de vuelo	Ps. 294,390	Ps. 289,737	Ps. 285,185
Alimentos, bebidas y utensilios de servicio a bordo	7,518	7,534	9,665
	Ps. 301,908	Ps. 297,271	Ps. 294,850

Los inventarios de la Compañía se utilizan principalmente durante la prestación de servicios de vuelo y para los eventos de mantenimiento realizados por la Compañía. Los inventarios se reconocen al valor menor entre su costo de adquisición o el valor de reemplazo. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, los inventarios de consumo, registrados como parte de los gastos de mantenimiento, ascendieron a Ps.284,687, Ps.290,206 y Ps.242,265, respectivamente.

10. PAGOS ANTICIPADOS Y OTROS ACTIVOS CIRCULANTES

Los pagos anticipados y otros activos circulantes al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017 se analizan como sigue:

	2019	2018	2017
Anticipos a proveedores	Ps. 283,340	Ps. 198,174	Ps. 87,536
Anticipos a proveedores de componentes	209,557	67,446	220,095
Otros pagos anticipados	115,054	40,655	56,146
Seguros pagados por anticipado	88,941	76,896	68,712
Comisión a agencias por venta de boletos (Nota 1 d)	84,239	59,620	54,501
Gastos pagados por anticipado para la construcción de aeronaves y motores	-	-	13,764
	Ps. 781,131	Ps. 442,791	Ps. 500,754

11. DEPÓSITOS EN GARANTÍA

Las cuentas que integran este rubro al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017 se analizan a continuación:

	2019	2018	2017
Activos circulantes:			
Depósitos para mantenimiento de equipo de vuelo pagados a los arrendadores (Nota 1j)	Ps. 576,505	Ps. 729,899	Ps. 1,317,663
Depósitos para renta de equipo de vuelo	-	1,220	17,178
Otros depósitos en garantía	23,822	59,516	18,052
	600,327	790,635	1,352,893
Activo no circulante:			
Depósitos para mantenimiento de equipo de vuelo pagado a arrendadores (Nota 1j)	5,853,924	5,765,122	5,631,304
Depósitos para renta de equipo de vuelo	1,750,966	531,261	441,110
Otros depósitos en garantía	39,531	41,113	25,838
	7,644,421	6,337,496	6,098,252
	Ps. 8,244,748	Ps. 7,128,131	Ps. 7,451,145

12. REFACCIONES ROTABLES, MOBILIARIO Y EQUIPO, NETO

	Inversión			Depreciación acumulada			Valor neto		
	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017
Mejoras a equipos arrendados	Ps. 4,220,672	Ps. 3,424,778	Ps. 2,575,495	Ps. (2,679,884)	Ps. (2,210,189)	Ps. (1,882,996)	Ps. 1,540,788	Ps. 1,214,589	Ps. 692,499
Pagos anticipados para compra de aeronaves y motores	4,507,770	3,672,090	2,783,303	-	-	-	4,507,770	3,672,090	2,783,303
Equipo de vuelo	1,287,102	932,642	830,145	(553,852)	(268,320)	(199,223)	733,250	664,322	630,922
Construcciones y mejoras en procesos	474,240	142,738	193,607	-	-	-	474,240	142,738	193,607
Construcciones y mejoras	172,460	132,446	131,503	(131,510)	(117,211)	(106,335)	40,950	15,235	25,168
Equipo de cómputo	47,566	44,563	30,113	(34,495)	(28,016)	(20,790)	13,071	16,547	9,323
Herramientas de taller	26,875	23,454	20,500	(22,023)	(20,085)	(18,229)	4,852	3,369	2,271
Equipo de fuerza eléctrica	20,412	15,438	15,439	(11,400)	(10,316)	(9,185)	9,012	5,122	6,254
Equipo de comunicaciones	14,099	12,305	11,229	(8,322)	(7,394)	(6,502)	5,777	4,911	4,727
Maquinaria y equipo de taller	16,301	9,530	8,405	(6,092)	(5,049)	(4,345)	10,209	4,481	4,060
Equipo de transporte motorizado en plataforma	15,026	5,496	5,587	(5,392)	(5,050)	(4,701)	9,634	446	886
Carros de servicio a bordo	7,675	5,403	5,403	(5,554)	(5,277)	(5,021)	2,121	126	382
Mobiliario y equipo de oficina	70,709	66,546	44,749	(34,049)	(28,240)	(22,454)	36,660	38,306	22,295
Provisión por obsolescencia	(3,000)	-	-	-	-	-	(3,000)	-	-
Total	Ps. 10,877,907	Ps. 8,487,429	Ps. 6,655,478	Ps. (3,492,573)	Ps. (2,705,147)	Ps. (2,279,781)	Ps. 7,385,334	Ps. 5,782,282	Ps. 4,375,697

* Al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, estos montos incluyen costo por préstamos capitalizados por Ps.456,313, Ps.357,920 y Ps.193,389, respectivamente. El monto de este rubro es neto de bajas de costos por préstamos capitalizados relacionados a transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso por Ps.328,571, Ps.242,678 y Ps.110,274, respectivamente.

	Equipo de vuelo	Construcciones y mejoras	Equipo de cómputo	Mobiliario y equipo de oficina	Equipo de fuerza eléctrica	Herramientas de taller	Equipo de transporte motorizado en plataforma	Equipo de comunicaciones	Maquinaria y equipo de taller	Carros de servicio a bordo	Provisión por obsolescencia	Pagos anticipados para compra de aeronaves y motores	Construcciones y mejoras en proceso	Mejoras a equipos arrendados	Total
Valor neto al 31 de diciembre de 2016	Ps. 577,498	Ps. 35,013	Ps. 7,200	Ps. 17,657	Ps. 6,928	Ps. 4,585	Ps. 1,357	Ps. 3,555	Ps. 3,618	Ps. 758	Ps. -	Ps. 1,206,330	Ps. 255,374	Ps. 405,135	Ps. 2,525,008
Altas	115,558	-	1,845	6,805	-	-	-	-	123	-	-	1,707,805	206,932	545,164	2,584,232
Bajas y transferencias	(930)	-	-	(15)	-	-	-	-	-	-	-	(213,947)	(3,555)	(101,224)	(319,671)
Costos por préstamos capitalizados, neto*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	83,115	-	-	83,115
Otros movimientos	-	10,371	4,087	1,649	620	-	-	1,968	1,041	-	-	-	(265,144)	244,712	(696)
Depreciación	(61,204)	(20,216)	(3,809)	(3,801)	(1,294)	(2,314)	(471)	(796)	(722)	(376)	-	-	-	(401,288)	(496,291)
Valor neto al 31 de diciembre de 2017	630,922	25,168	9,323	22,295	6,254	2,271	886	4,727	4,060	382	-	2,783,303	193,607	692,499	4,375,697
Costo	830,145	131,503	30,113	44,749	15,439	20,500	5,587	11,229	8,405	5,403	-	2,783,303	193,607	2,575,495	6,655,478
Depreciación acumulada	(199,223)	(106,335)	(20,790)	(22,454)	(9,185)	(18,229)	(4,701)	(6,502)	(4,345)	(5,021)	-	-	-	(1,882,996)	(2,279,781)
Valor neto al 31 de diciembre de 2017	630,922	25,168	9,323	22,295	6,254	2,271	886	4,727	4,060	382	-	2,783,303	193,607	692,499	4,375,697
Altas	366,371	689	5,316	652	-	2,673	-	1,050	1,040	-	-	1,485,643	142,703	687,260	2,693,397
Bajas y transferencias	(261,866)	-	-	-	-	-	-	-	(2)	-	-	(712,098)	(89)	-	(974,055)
Costos por préstamos capitalizados, neto*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	115,242	-	-	115,242
Otros movimientos	-	67	9,123	21,568	-	281	42	26	110	-	-	-	(193,483)	162,023	(243)
Depreciación	(71,105)	(10,689)	(7,215)	(6,209)	(1,132)	(1,856)	(482)	(892)	(727)	(256)	-	-	-	(327,193)	(427,756)
Al 31 de diciembre de 2018	664,322	15,235	16,547	38,306	5,122	3,369	446	4,911	4,481	126	-	3,672,090	142,738	1,214,589	5,782,282
Costo	932,642	132,446	44,563	66,546	15,438	23,454	5,496	12,305	9,530	5,403	-	3,672,090	142,738	3,424,778	8,487,429
Depreciación acumulada	(268,320)	(117,211)	(28,016)	(28,240)	(10,316)	(20,085)	(5,050)	(7,394)	(5,049)	(5,277)	-	-	-	(2,210,189)	(2,705,147)
Valor neto al 31 de diciembre de 2018	664,322	15,235	16,547	38,306	5,122	3,369	446	4,911	4,481	126	-	3,672,090	142,738	1,214,589	5,782,282
Altas	692,186	5,596	1,730	1,461	2,487	3,137	-	355	4,278	2,273	(3,000)	1,412,790	525,556	661,954	3,310,803
Bajas y transferencias	(538,370)	-	(131)	(10)	-	-	-	(2)	(35)	-	-	(704,852)	(3,957)	-	(1,247,357)
Costos por préstamos capitalizados, neto*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	127,742	-	-	127,742
Otros movimientos	-	34,840	1,999	2,757	2,487	284	9,529	1,446	2,529	-	-	-	(190,097)	133,939	(287)
Depreciación	(84,888)	(14,721)	(7,074)	(5,854)	(1,084)	(1,938)	(341)	(933)	(1,044)	(278)	-	-	-	(469,694)	(587,849)
Al 31 de diciembre de 2019	733,250	40,950	13,071	36,660	9,012	4,852	9,634	5,777	10,209	2,121	(3,000)	4,507,770	474,240	1,540,788	7,385,334
Costo	1,287,102	172,460	47,566	70,709	20,412	26,875	15,026	14,099	16,301	7,675	(3,000)	4,507,770	474,240	4,220,672	10,877,907
Depreciación acumulada	(553,852)	(131,510)	(34,495)	(34,049)	(11,400)	(22,023)	(5,392)	(8,322)	(6,092)	(5,554)	-	-	-	(2,679,884)	(3,492,573)
Valor neto al 31 de diciembre de 2019	Ps. 733,250	Ps. 40,950	Ps. 13,071	Ps. 36,660	Ps. 9,012	Ps. 4,852	Ps. 9,634	Ps. 5,777	Ps. 10,209	Ps. 2,121	Ps. (3,000)	Ps. 4,507,770	Ps. 474,240	Ps. 1,540,788	Ps. 7,385,334

- a) El gasto por depreciación por los años terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, fue de Ps.587,849, Ps.427,756 y Ps.496,291, respectivamente. Los cargos por depreciación del año son reconocidos como componentes de los gastos operativos en los estados consolidados de resultados.
- b) En octubre de 2005 y diciembre de 2006, la Compañía celebró contratos con Airbus y con International Aero Engines AG ("IAE") para la compra de aeronaves y motores, respectivamente. Con base en dichos contratos y previo a la entrega de cada aeronave y motor, la Compañía acordó realizar anticipos que fueron calculados con base en el precio de referencia de cada aeronave y motor, utilizando una fórmula establecida en el contrato.

En 2011, la Compañía modificó el acuerdo con Airbus para la compra de 44 aeronaves A320 para ser entregados entre 2015 y 2020. La nueva orden incluye 14 aeronaves A320 Classic Engine Option, ("CEO", por sus siglas en inglés) y 30 aeronaves A320NEO. Adicionalmente, durante diciembre de 2017, la Compañía modificó el acuerdo con Airbus para la compra de 80 aeronaves que se entregarán entre 2022 y 2026. El nuevo pedido incluye 46 A320NEO y 34 A321NEO. En virtud de dicho acuerdo, y antes de la entrega de cada aeronave, la Compañía acordó hacer pagos anticipados previos a la entrega, los cuales se calculan en función del precio de referencia de cada aeronave y siguiendo una fórmula establecida para tal fin en el acuerdo.

En noviembre de 2018, la Compañía modificó el acuerdo con Airbus para reprogramar la entrega de 26 aeronaves entre 2019 y 2022. Además, en esta modificación, Volaris utilizó sus derechos en el acuerdo de compra de Airbus para convertir seis A320NEO en A321NEO.

El 16 de agosto de 2013, la Compañía entró en ciertos acuerdos con IAE y United Technologies Corporation Pratt & Whitney Division ("P&W"), los cuales incluían la compra de motores para 14 A320CEO y 30 A320NEO respectivamente, para ser entregados entre 2014 y 2022. Este acuerdo también incluye la compra de un motor de repuesto para la flota de A320CEO (que se recibió durante el cuarto trimestre de 2016) y seis motores de repuesto para la flota de A320NEO que se recibirá entre 2017 y 2022. En noviembre de 2015, la Compañía modificó el acuerdo con el proveedor de motores para prestar los principales servicios de mantenimiento de los motores de dieciséis aeronaves (10 A320NEO y 6 A321NEO). Este acuerdo también incluye la compra de tres motores de repuesto, dos de ellos para la flota de A320NEO y uno para la flota de A321NEO.

Como parte del acuerdo con P&W, la Compañía recibió notas de crédito en diciembre de 2017 por Ps.58,530 (US\$3.06 millones), los cuales se amortizan linealmente de forma prospectiva durante el plazo del contrato. Al 31 de diciembre de 2018 y 2017, la Compañía amortizó un beneficio correspondiente a estas notas de crédito por Ps.4,878 y Ps.1,219, respectivamente, el cual se reconoció como una compensación a los gastos de mantenimiento en los estados de resultados consolidados.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, los montos pagados de anticipos para la compra de aeronaves y motores de repuesto fue de Ps.1,412,790 (US\$75.0 millones), Ps.1,485,643 (US\$77.1 millones) y Ps.1,707,805 (US\$90.0 millones), respectivamente.

El acuerdo de compra actual con Airbus requiere que la Compañía acepte la entrega de 103 aeronaves Airbus A320 en los siguientes seis años (de enero de 2020 a noviembre de 2026). Las aeronaves que se incorporarán a la flota son 103 aeronaves, como sigue: ocho en 2020, trece en 2021, trece en 2022, dieciséis en 2023, trece en 2024, quince en 2025 y veinticinco en 2026.

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

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017 la Compañía entró en una transacción de venta y arrendamiento de aeronaves y refacciones, obteniendo una ganancia de Ps.284,759, Ps.609,168 y Ps.65,886, respectivamente, que fue reconocida en el rubro de otros ingresos en el estado consolidado de resultado solo la cantidad de ganancias relacionadas con los derechos transferidos al comprador-arrendador. El resto de las ganancias se amortizan bajo el plazo del arrendamiento (Nota 20).

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

Como parte del nuevo acuerdo, la Compañía recibió notas de crédito por un monto de Ps.28,110 (US\$1.5 millones), que están siendo amortizadas mediante el método de línea recta sobre una base prospectiva durante la vigencia del contrato. Al 31 de diciembre de 2019 y 2018, la Compañía amortizó el beneficio correspondiente a estas notas de crédito por Ps.5,230 y Ps.7,191, el cual es reconocido como una compensación por gastos de mantenimiento en el estado consolidado de resultados.

- d) El 5 de septiembre de 2019, la Compañía adquirió un avión A319 previamente arrendado del arrendador, lo que representó un costo por un monto total de Ps.392,076 (US\$19,600). Esta transacción no generó ninguna ganancia o pérdida en nuestros estados consolidados de operaciones.

La Compañía identificó los componentes principales como partes separadas a su costo respectivo. Estos componentes principales de la aeronave se presentan como parte de la aeronave y se deprecian durante su vida útil.

Durante el mes de diciembre, la Compañía vendió los motores de avión adquiridos recientemente mediante una transacción de venta y arrendamiento en vía de regreso. Al 31 de diciembre de 2019, el importe en libros de las aeronaves restantes y la depreciación fue de Ps.54,771 y Ps.1,787, respectivamente.

13. ACTIVOS INTANGIBLES, NETO

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

	Años de vida útil	Inversión			Amortización acumulada			Valor neto en libros		
		al 31 de diciembre de,								
		2019	2018	2017	2019	2018	2017	2019	2018	2017
Software	1 – 4 años	Ps. 579,360	Ps. 503,467	Ps. 441,803	Ps. (411,963)	Ps. (324,343)	Ps. (251,383)	Ps. 167,397	Ps. 179,124	Ps. 190,420

Saldos al 1 de enero de 2017	Ps.	114,041
Adiciones		130,908
Bajas		(1,976)
Amortización		(52,396)
Diferencias por tipo de cambio		(157)
Saldos al 1 de enero de 2018		190,420
Adiciones		71,007
Bajas		(9,368)
Amortización		(72,885)
Diferencias por tipo de cambio		(50)
Saldos al 31 de diciembre de 2018		179,124
Adiciones		77,325
Bajas		-
Amortización		(87,667)
Diferencias por tipo de cambio		(1,385)
Saldos al 31 de diciembre de 2019	Ps.	167,397

El gasto por amortización de software por los años terminados al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017 fue de Ps.87,667, Ps.72,885 y Ps.52,396, respectivamente. Estos montos fueron reconocidos en los rubros de depreciación y amortización de los estados consolidados de resultados.

14. ARRENDAMIENTOS

A continuación, se mencionan los arrendamientos más significativos:

- a) Renta de equipo de vuelo representan los contratos de arrendamiento más importantes de la Compañía. Al 31 de diciembre de 2019, la Compañía tiene contratadas 81 aeronaves (77 y 71 al 31 de diciembre de 2018 y 2017, respectivamente) y 14 motores de repuesto bajo arrendamientos operativos (10 y ocho al 31 de diciembre de 2018 y 2017, respectivamente) con un vencimiento máximo en 2033. Las rentas están garantizadas por depósitos en efectivo y/o cartas de crédito.

Composición de la flota y motores de repuesto bajo arrendamientos*:

Aeronave	Modelo	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017
A319	132	3	4	6
A319	133	4	4	6
A320	233	39	39	39
A320	232	2	4	4
A320NEO	271N	17	12	6
A321	231	10	10	10
A321NEO	271N	6	4	-
		81	77	71

Tipo de motor	Modelo	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017
V2500	V2524-A5	2	-	-
V2500	V2527M-A5	3	3	3
V2500	V2527E-A5	3	3	3
V2500	V2527-A5	2	2	2
PW1100	PW1127G-JM	3	2	-
PW1100	PW1133G-JM	1	-	-
		14	10	8

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

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2019, la Compañía incorporó siete nuevas aeronaves a su flota (tres A320NEO adquiridas mediante transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso bajo el contrato existente de compra con Airbus y cuatro obtenidos directamente del arrendador). Adicionalmente, la Compañía extendió el plazo de arrendamiento de un motor de repuesto (efectivo a partir de 2019) y devolvió dos aviones a sus respectivos arrendadores. Todas las aeronaves incorporadas a través de los pedidos a los arrendadores no están sujetas a transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso.

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2019, la Compañía incorporó dos motores de repuesto NEO a su flota basados en los términos del contrato de compra de "Pratt and Whitney" (FMP) y dos motores de repuesto CEO a su flota. Estos cuatro motores incorporados están sujetos a las transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso y sus respectivos contratos de arrendamiento se reconocen como arrendamientos operativos. Además, durante 2019, la Compañía extendió el plazo de arrendamiento de un motor de repuesto (efectivo a partir de noviembre de 2019).

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2018, la Compañía incorporó 10 nuevas aeronaves a su flota (tres A320 NEO adquiridas mediante transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso bajo el contrato existente de compra con Airbus y siete obtenidos directamente del arrendador). Adicionalmente, la Compañía extendió el plazo de arrendamiento de Aeronaves (vigente desde 2019) y dos motores de repuesto (vigentes desde febrero y abril de 2018), y devolvió cuatro aeronaves a sus respectivos arrendadores.

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2018, la Compañía incorporó dos motores de repuesto NEO a su flota basados en los términos del contrato de compra de "Pratt and Whitney" (FMP). Estos dos motores incorporados están sujetos a transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso.

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2017, la Compañía incorporó cinco aeronaves a su flota (un A320NEO adquiridas mediante transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso bajo el contrato existente de compra con Airbus y cuatro obtenidos directamente los arrendadores). Adicionalmente, la Compañía regresó tres aeronaves a los arrendadores. Todas las aeronaves incorporadas a través de los pedidos a los arrendadores no están sujetas a transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso. Adicionalmente, durante 2017 la Compañía extendió el plazo de arrendamiento de tres aeronaves (efectiva desde 2018) y dos motores de repuesto (efectiva desde julio y septiembre de 2017, respectivamente). Dichos arrendamientos no estaban sujetos a transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso.

A continuación, se detalla el valor en libros de los activos por derecho de uso reconocidos y los movimientos durante el período:

	Arrendamiento de aeronaves	arrendamientos de motores	Arrendamientos de terrenos y edificios	Total
Saldos al 1 de enero de 2017 (ajustado)	Ps. 23,047,879	Ps. 220,554	Ps. 231,648	Ps. 23,500,081
Adiciones	4,665,330	157,225	9,149	4,831,704
Depreciación en activos por derecho de uso	(3,306,249)	(77,750)	(53,904)	(3,437,903)
Saldos al 31 de diciembre de 2017 (ajustado)	24,406,960	300,029	186,893	24,893,882
Adiciones	10,585,188	387,480	59,194	11,031,862
Depreciación en activos por derecho de uso	(3,865,979)	(107,813)	(69,899)	(4,043,691)
Saldos al 31 de diciembre de 2018 (ajustado)	31,126,169	579,696	176,188	31,882,053
Adiciones	6,676,492	230,200	42,992	6,949,684
Depreciación en activos por derecho de uso	(4,490,572)	(132,698)	(79,701)	(4,702,971)
Saldos al 31 de diciembre de 2019	Ps. 33,312,089	Ps. 677,198	Ps. 139,479	Ps. 34,128,766

A continuación, se detallan el valor en libros de los pasivos por arrendamiento y los movimientos durante el período:

	2019	2018 (Ajustado)	2017 (Ajustado)
Saldos al 1 de enero de	Ps. 39,565,146	Ps. 32,523,704	Ps. 32,711,793
Adiciones	7,186,613	11,038,578	4,897,420
Aumento de intereses	2,037,540	1,683,330	1,381,680
Efecto cambiario	(1,772,452)	30,441	(1,434,291)
Pagos	(6,499,802)	(5,710,907)	(5,032,898)
Saldos al 31 de diciembre de	Ps. 40,517,045	Ps. 39,565,146	Ps. 32,523,704
Corto plazo	4,720,505	4,976,454	4,213,417
Largo plazo	35,796,540	34,588,692	28,310,287

Los siguientes son los importes reconocidos en resultados:

	Al 31 de diciembre 2019	Al 31 de diciembre 2018 (Ajustado)	Al 31 de diciembre 2017 (Ajustado)
Depreciación de activos por derecho de uso	Ps. (4,702,971)	Ps. (4,043,691)	Ps. (3,437,903)
Gastos de intereses por pasivos por arrendamiento	(2,128,162)	(1,755,978)	(1,428,924)
Gastos variables de aeronaves y motores	(961,657)	(956,010)	(1,429,595)
Monto total reconocido en resultados	Ps. (7,792,790)	Ps. (6,755,679)	Ps. (6,296,422)

La Compañía tuvo salidas de efectivo totales por arrendamientos por Ps.6,499,802 en 2019 (Ps.5,710,907 en 2018 y Ps.5,032,898 en 2017).

i) **Obligaciones de devolución**

Los contratos de arrendamiento de aeronaves de la Compañía también requieren que la aeronave y los motores sean devueltos a los arrendadores bajo condiciones específicas de mantenimiento. Los costos de devolución, los cuales en ningún caso están relacionados con el mantenimiento mayor programado, se estiman y reconocen proporcionalmente como una provisión desde el momento en que es probable que tales costos se incurran y puedan estimarse de manera confiable. Estos costos de devolución se reconocen en línea recta como un componente de la renta suplementaria y la provisión se incluye como parte de otros pasivos, a través del plazo restante del arrendamiento.

La Compañía estima la provisión relacionada con el fuselaje, la revisión del motor y las partes de vida limitada utilizando ciertas suposiciones que incluyen el uso proyectado de la aeronave y los costos esperados de las tareas de mantenimiento a realizar. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, la Compañía realizó un gasto como renta suplementaria de Ps.680,964, Ps.659,106 y Ps.851,410, respectivamente.

15. PASIVOS ACUMULADOS

a) **Los movimientos de pasivos acumulados al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017 son los siguientes:**

	2019	2018	2017
Gastos de combustible y servicios de tráfico	Ps. 1,507,659	Ps. 1,315,363	Ps. 1,106,913
Gastos de mantenimiento y refacciones de equipo de vuelo	120,254	79,280	194,366
Gastos de venta, publicidad y distribución	230,935	283,538	143,758
Reservas de mantenimiento	132,085	141,371	132,519
Salarios y beneficios	296,829	187,072	114,781
Gastos administrativos	81,124	67,306	90,459
Ingresos diferidos por membresías VClub	35,465	59,557	76,261
Gastos informativos y de comunicación	67,808	45,008	44,638
Acuerdo de servicios de proveedores	10,634	10,634	10,634
Beneficios por servicios de depósitos de valores	-	-	1,473
Anticipos de agencias de viajes	542	482	650
Otros	48,526	77,985	51,474
	Ps. 2,531,861	Ps. 2,267,596	Ps. 1,967,926

b) **Pasivos acumulados a largo plazo:**

	2019	2018	2017
Acuerdo de servicios de proveedores	Ps. 55,905	Ps. 66,539	Ps. 77,174
Beneficio por servicios de depósitos de valores	19,439	-	-
Otros	15,452	8,964	15,274
	Ps. 90,796	Ps. 75,503	Ps. 92,448

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

	Saldos al 1 de enero de 2019	Incremento del año	Pagos	Saldos al 31 de diciembre de 2019
Pasivo para devolución de aeronaves y motores arrendados	Ps. 1,831,045	Ps. 725,506	Ps. 703,863	Ps. 1,852,688
Participación de los trabajadores en las utilidades (Nota 16)	14,984	22,134	13,021	24,097
	Ps. 1,846,029	Ps. 747,640	Ps. 716,884	Ps. 1,876,785
Menos: vencimientos a corto plazo				Ps. 407,190
Largo plazo				Ps. 1,469,595

	Saldo al 1 de enero de 2018	Incremento en el año	Pagos	Saldo al 31 de diciembre de 2018
Pasivo para devolución de aeronaves y motores arrendados (Ajustado)	Ps. 1,647,977	Ps. 1,015,391	Ps. 832,323	Ps. 1,831,045
Participación de los trabajadores en las utilidades (Nota 16)	9,063	14,106	8,185	14,984
	Ps. 1,657,040	Ps. 1,029,497	Ps. 840,508	Ps. 1,846,029
Menos: vencimientos a corto plazo				Ps. 25,835
Largo plazo				Ps. 1,820,194

	Saldo al 1 de enero de 2017	Incremento en el año	Pagos	Saldo al 31 de diciembre de 2017
Pasivo para devolución de aeronaves y motores arrendados (Ajustado)	Ps. 1,408,039	Ps. 1,099,597	Ps. 859,659	Ps. 1,647,977
Participación de los trabajadores en las utilidades (Nota 16)	10,695	8,342	9,974	9,063
	Ps. 1,418,734	Ps. 1,107,939	Ps. 869,633	Ps. 1,657,040
Menos: vencimientos a corto plazo				Ps. 202,250
Largo plazo				Ps. 1,454,790

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, la Compañía no registró ninguna cancelación relacionada con estos pasivos.

16. BENEFICIOS A LOS EMPLEADOS

El costo neto del periodo cargado al estado consolidado de resultados, junto con los pasivos laborales por concepto de primas de antigüedad al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, se muestran a continuación:

	2019	2018	2017
Análisis del costo neto del periodo:			
Costo laboral del servicio actual	Ps. 8,214	Ps. 4,977	Ps. 3,657
Costo financiero	1,872	1,424	1,000
Costo neto del periodo	Ps. 10,086	Ps. 6,401	Ps. 4,657

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

	2019	2018	2017
Obligación por beneficios definidos al 1 de enero	Ps. 18,153	Ps. 19,289	Ps. 13,438
Costo neto del periodo con cargo a la utilidad o pérdida:			
Costo laboral del servicio actual	8,214	4,977	3,657
Costo financiero de las obligaciones por beneficios	1,872	1,424	1,000
Ganancias (pérdida) actuariales en utilidad integral:			
Cambios actuariales resultantes de modificaciones a los supuestos financieros	10,192	(5,989)	1,776
Pagos realizados	(225)	(1,548)	(582)
Obligación por beneficios definidos al 31 de diciembre de	Ps. 38,206	Ps. 18,153	Ps. 19,289

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

	2019	2018	2017
Financieros:			
Tasa de descuento anual	7.18%	9.91%	7.72%
Tasa esperada de incrementos salariales	5.50%	5.65%	5.50%
Incremento anual en el salario mínimo	4.00%	4.15%	4.00%
Biométricos:			
Mortalidad ⁽¹⁾	EMSSA 09, CEPAL* 2010 EL SALVADOR, CEPAL*2010 COSTA RICA	EMSSA 09	EMSSA 09
Discapacidad ⁽²⁾	IMSS-97	IMSS-97	IMSS-97

⁽¹⁾ Experiencia mexicana de seguridad social (EMSSA), Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

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

Los beneficios a empleados a corto plazo al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, respectivamente, se analizan a continuación:

	2019	2018	2017
Participación de los trabajadores en las utilidades (Nota 15c)	Ps. 24,097	Ps. 14,984	Ps. 9,063

El personal clave de la Compañía incluye a miembros del Consejo de Administración (Nota 7).

17. PLAN DE INCENTIVOS PARA EJECUTIVOS DE LA COMPAÑÍA

a) Plan de retención a largo plazo

El 6 de noviembre de 2014, los accionistas de la Compañía y los accionistas de la subsidiaria Servicios Corporativos, aprobaron una enmienda al plan actual de retención para ejecutivos de la Compañía para el beneficio de ciertos ejecutivos clave basados en las recomendaciones del Consejo de Administración de la Compañía de fecha 24 julio y 29 agosto de 2014. Para dichos propósitos el 10 de noviembre de 2014, un fideicomiso irrevocable de administración fue creado para Servicios Corporativos y sus ejecutivos clave. El nuevo plan fue estructurado como un plan de compra de acciones (liquidable en capital) y un plan DASA (liquidable en efectivo).

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

b) Plan de incentivos a largo plazo

– Plan de compra de acciones (liquidable en capital)

Con base en el plan de compra de acciones (liquidable en capital), en noviembre de 2014 ciertos ejecutivos clave de la Compañía les fue otorgado un bono especial por un monto de Ps.10,831 para ser utilizado en la compra de acciones de la Compañía. El plan consistió en:

- (i) Servicios Corporativos otorgó un bono a cada ejecutivo clave;
- (ii) El bono por un monto de Ps.7,059, neto de impuestos, fue transferido el 11 de noviembre de 2014, de acuerdo con las instrucciones de cada ejecutivo, al fideicomiso administrativo para la adquisición de acciones Serie A de la Compañía a través de un intermediario autorizado por la Bolsa Mexicana de Valores basado en las instrucciones del Comité Técnico de dicho fideicomiso.
- (iii) Sujeto a términos y condiciones específicos establecidos por el fideicomiso administrativo, las acciones adquiridas fueron depositadas en el fideicomiso para su administración hasta la fecha en que no existan condiciones de irrevocabilidad para cada uno de los ejecutivos, que es la fecha en la que dichos ejecutivos pueden disponer totalmente de las acciones.
- (iv) El plan de compra de acciones establece que si los términos y condiciones no se cumplen en el período que termina en la fecha en la que no existan condiciones de irrevocabilidad, entonces las acciones serán vendidas a la BMV, y Servicios Corporativos podrá recibir los recursos de la venta de las acciones.
- (v) El balance contable de cada uno de los ejecutivos será monitoreado por el fideicomiso administrativo. Los objetivos del fideicomiso administrativo son, adquirir acciones Serie A, a nombre de los ejecutivos y administrar dichas acciones con base en las instrucciones del Comité Técnico.

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

En noviembre de 2019, 2018 y 2017, las extensiones al plan de incentivos a largo plazo, fueron aprobados por los accionistas y el consejo de administración de la Compañía, respectivamente. El costo total de las extensiones aprobado fue de Ps.86,772 (Ps.56,407 neto de retención de impuestos), Ps.63,961 (Ps.41,590 neto de retención de impuestos) y Ps.15,765 (Ps.10,108 neto de retención de impuestos), respectivamente. Bajo los términos de este plan ciertos empleados clave de la Compañía se les otorgó una bonificación especial, la cual fue transferida al fideicomiso administrativo para la compra de acciones Serie A de la Compañía.

Al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, el número de acciones mantenidas por el fideicomiso administrativo asociadas con el plan de compra de acciones se presenta a continuación:

	Número de acciones Serie A
En circulación al 1 de enero de 2017	618,048 *
Compradas durante el año	547,310
Otorgadas durante el año	–
Ejercidas durante el año	(345,270)
Anuladas durante el año	–
En circulación al 31 de diciembre de 2017	820,088 *
Compradas durante el año	3,208,115
Otorgadas durante el año	–
Ejercidas durante el año	(353,457)
Anuladas durante el año	(121,451)
Saldo al 31 de diciembre de 2018	3,553,295 *
Compradas durante el año	2,694,600
Otorgadas durante el año	–
Ejercidas durante el año	(959,614)
Anuladas durante el año	(173,090)
Saldo al 31 de diciembre del 2019	5,115,191 *

* Estas acciones han sido presentadas como acciones en tesorería en los estados consolidados de situación financiera al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017.

El periodo en el que se cumplirán las condiciones de irrevocabilidad de las acciones otorgadas bajo el plan de compra de acciones de la Compañía es el siguiente:

Número de acciones serie A	Periodo de concesión
2,211,269	Noviembre 2019 – 2020
2,005,716	Noviembre 2020 – 2021
898,206	Noviembre 2021 – 2022
5,115,191	

De conformidad con la NIIF 2, este plan de compra de acciones ha sido clasificado como un plan liquidable en instrumentos de patrimonio. Esta valuación es el resultado de multiplicar el número total de acciones Serie A depositadas en el fideicomiso administrativo y el precio por acción, más el efectivo depositado en el fideicomiso administrativo.

Para los años terminados al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, el costo de compensación registrado en los estados consolidados de resultados fue de Ps.49,659, Ps.19,980 y Ps.13,508, respectivamente. Todas las acciones mantenidas en el fideicomiso administrativo se consideran en circulación para propósitos del cálculo de utilidad por acción básica y diluida, debido a que las acciones tienen el derecho a dividendos cuando éstos sean decretados por la Compañía.

Durante 2019 y 2018, algunos empleados clave dejaron la Compañía; por lo tanto, las condiciones para la irrevocabilidad de las acciones a ser otorgadas no fueron cumplidas. De acuerdo con el plan, Servicios Corporativos está autorizada para recibir los fondos de la venta de dichas acciones, el número de acciones anuladas al 31 de diciembre de 2019 y 2018 fueron (173,090) y (121,451) acciones, respectivamente.

– **DASA (liquidables en efectivo)**

El 6 de noviembre de 2014, la Compañía otorgó 4,315,264 DASA a ejecutivos clave de la Compañía, los cuales les dan el derecho de un pago en efectivo, siempre y cuando el empleado cumpla con la condición de servicio al final de cada aniversario, durante un periodo de 3 años. El importe total de los DASA otorgados bajo este plan en la fecha de concesión fue de Ps.10,831 a dicha fecha.

Derivado de las extensiones del plan de incentivos de largo plazo, el número de DASA otorgados a ciertos ejecutivos clave de la Compañía fue de 0, 0, 3,965,351, lo que equivale a Ps.0, Ps.0, Ps.15,765 por los años terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, respectivamente. Los DASA se conceden mientras el empleado continúe siendo empleado por la Compañía al final de cada aniversario, durante un período de tres años.

El valor razonable de los DASA se mide en cada fecha de reporte. El valor en libros del pasivo relativo a los saldos al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017 fue de Ps.1,901, Ps.537 y Ps.723, respectivamente

El costo de compensación se reconoce en el estado consolidado de resultados en el rubro de salarios y beneficios durante el período de servicio. Durante los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, la Compañía reconoció un gasto (beneficio) de Ps.2,964, Ps.(186) y Ps.(8,999), respectivamente, en el estado consolidado de resultados.

El valor razonable de estos DASA se estima en la fecha de concesión y en cada fecha de reporte utilizando el modelo de precios de opciones de Black-Scholes, tomando en consideración los términos y condiciones en los que se concedieron los DASA (a continuación, la tabla de los periodos de ejercicio una vez que se cumplen las condiciones de irrevocabilidad).

Número de DASA	Fecha de ejercicio
725,193	Noviembre 2020
725,193*	

* Incluye los SAR expirados de 32,616, 484,656 y 145,769, por los años terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, respectivamente

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, la Compañía hizo un pago en efectivo a los empleados clave de la Compañía relacionados con el plan DASA por un monto de Ps.2,395, Ps.0 y Ps.6,021, respectivamente.

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

c) **MIP**

– **MIP I**

En abril de 2012, el Consejo de Administración de la Compañía autorizó la creación de un MIP para algunos de sus ejecutivos, sujeto a la aprobación de los accionistas. El 21 de diciembre de 2012, los accionistas aprobaron crear el MIP para ejecutivos de la Compañía, que incluyó lo siguiente: (i) la emisión de un total de 25,164,126 acciones Serie A y Serie B, que representan el 3.0% del capital social totalmente diluido de la Compañía; (ii) el otorgamiento de opciones para adquirir acciones de la Compañía o CPOs que incluyan acciones en forma de valores subyacentes, siempre que se cumplan ciertas condiciones, dichos empleados tendrán el derecho a solicitar la entrega de dichas acciones; (iii) la creación de un fideicomiso para administrar dichas acciones hasta que sean entregadas a los ejecutivos o devueltas a la Compañía en caso de que no se cumpla con ciertas condiciones estipuladas en los contratos de compraventa; y (iv) la celebración de contratos de compraventa de acciones que establecen los términos y condiciones bajo los cuales los ejecutivos podrán ejercer sus acciones por un monto de Ps.5.31 (cinco pesos 31/100) por acción.

El 24 de diciembre de 2012, fue constituido el fideicomiso, así como también fueron celebrados los contratos de compraventa de acciones. El 27 de diciembre de 2012, el fideicomiso recibió un préstamo por Ps.133,723 de parte de la Compañía, inmediatamente después, con los fondos totales de dicho préstamo, se realizó el pago total a la Compañía para cubrir el valor de compra del total de acciones del plan.

Los contratos de compraventa de acciones estipulan que los ejecutivos podrán pagar las acciones a un precio fijo estipulado en los mismos contratos, a partir del momento en que ocurra; ya sea una oferta pública inicial de capital social de la Compañía o un cambio de control, lo anterior, siempre que los ejecutivos continúen prestando sus servicios en el momento en que se ejerzan las opciones, con un plazo máximo de diez años. En la fecha en que los ejecutivos paguen las acciones al fideicomiso administrativo, este deberá entregar dicho monto a la Compañía, como pago del préstamo original, mismo que no genera intereses.

El MIP de la Compañía ha sido clasificado como liquidable con instrumentos de patrimonio, mediante la cual, a la fecha del otorgamiento, se fija el valor razonable y no se ajusta por cambios posteriores en el valor razonable de dichos instrumentos de patrimonio.

La Compañía mide sus transacciones liquidables con instrumentos de patrimonio a su valor razonable en la fecha en que los beneficios de las acciones son otorgados en forma condicional a los ejecutivos. La valuación del costo total del MIP determinado por la Compañía fue de Ps.2,722, mismo que será reconocido a partir del momento en que sea probable que la condición de cumplimiento estipulada en el plan sea probable.

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

La determinación de este costo se realizó utilizando la versión mejorada del modelo de valuación binomial bajo el nombre de "Hull and White", en la fecha en la que el plan fue aprobado por los accionistas y los ejecutivos tuvieron formalmente entendimiento de los términos y condiciones del plan (24 de diciembre de 2012, definido como la fecha del otorgamiento), con los siguientes supuestos:

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

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

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

En 2019, 2018 y 2017, los ejecutivos clave ejercieron 2,780,000, 2,003,876 y 120,000 acciones Serie A. Como resultado, dichos empleados pagaron al fideicomiso Ps.14,773, Ps.10,654 y Ps.638, correspondiente a las acciones ejercidas por los años terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, respectivamente.

Después de esto, la Compañía recibió por parte del fideicomiso administrativo el pago relacionado a las acciones ejercidas por los empleados clave como un pago del préstamo entre la Compañía y el fideicomiso administrativo.

Movimientos durante el ejercicio

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

	Número de opciones sobre acciones	Precio de ejercicio en pesos mexicanos	Total en miles de pesos mexicanos
En circulación al 31 de diciembre de 2016	12,557,857	Ps. 5.31	Ps. 66,733
Otorgadas durante el ejercicio	-	-	-
Canceladas durante el ejercicio	-	-	-
Ejercidas durante el ejercicio	(120,000)	5.31	(638)
En circulación al 31 de diciembre de 2017	12,437,857	Ps. 5.31	Ps. 66,095
Otorgadas durante el ejercicio	-	-	-
Canceladas durante el ejercicio	-	-	-
Ejercidas durante el ejercicio	(2,003,876)	5.31	(10,654)
En circulación al 31 de diciembre de 2018	10,433,981	Ps. 5.31	Ps. 55,441
Otorgadas durante el año	-	-	-
Canceladas durante el ejercicio	-	-	-
Ejercidas durante el ejercicio	(2,780,000)	5.31	(14,773)
En circulación al 31 de diciembre de 2019	7,653,981	Ps. 5.31	Ps. 40,668

Al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, 7,653,981, 10,433,981 y 12,437,857 de las opciones de acciones pendientes por ejercer, se consideraron como acciones en tesorería, respectivamente.

– MIP II

El 19 de febrero de 2016, el Consejo de Administración de la Sociedad autorizó una extensión del MIP para determinados empleados clave. Dicha extensión se modificó y aprobó el 6 de noviembre de 2016, bajo el MIP II se otorgó 13,536,960 DASA sobre las acciones Serie A de la Compañía, que se liquidarán anualmente en efectivo en un período de cinco años de acuerdo con la condición de servicio establecida, se aprobó una extensión al periodo de ejercicio de los DASA una vez que se cumplen las condiciones de irrevocabilidad. En adición, se aprobó una extensión de cinco años al periodo en que los empleados pueden ejercer el MIP II.

El valor razonable de los DASA se mide en cada fecha de reporte utilizando el modelo de precios de opciones de Black-Scholes, tomando en consideración los términos y condiciones en los que se concedieron a los empleados. El monto de pago en efectivo es determinado con base en el incremento en el precio de cada acción entre la fecha de otorgamiento y la fecha de ejercicio.

El valor en libros del pasivo correspondiente a los DASA al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017 fue de Ps.70,567, Ps.32,807 y Ps.37,858, respectivamente. El costo de compensación se reconoce en el estado consolidado de resultados en el rubro de salarios y beneficios durante el período de servicio. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, la Compañía reconoció un (beneficio) gasto por Ps.37,760, Ps.(5,052) y Ps.(16,499), en el estado consolidado de resultados. Ningún DASA fue ejercido durante 2018.

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

Número de DASA	Fecha de ejercicio
2,825,840	Febrero 2020
3,391,020	Febrero 2021
6,216,860 *	

* Incluye los SAR perdidos de 0, 1,563,520 y 0, por los años terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, respectivamente.

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

	2019	2018	2017
(Beneficio) gasto relacionado con plan de derechos de apreciación sobre acciones (liquidable en efectivo)	Ps. 40,724	Ps. (5,238)	Ps. (25,498)
Gasto relacionado con el plan de compra de acciones (liquidables en instrumentos de patrimonio)	49,659	19,980	13,508
(Beneficio) gasto total de pagos basados en acciones	Ps. 90,383	Ps. 14,742	Ps. (11,990)

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

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

En abril de 2018, el Consejo de Administración de la Compañía autorizó un plan de incentivos para ciertos miembros del Consejo de Administración "BoDIP". El plan garantiza opciones para adquirir acciones de la Compañía o CPO's, durante un periodo de cuatro años con un precio de ejercicio de Ps.16.80, Ps.16.12 y Ps.26.29 por los años terminados en 2019, 2018 y 2017, respectivamente, el cual fue determinado en la fecha de otorgamiento. Bajo este plan, no se requieren condiciones de servicio o de desempeño a los beneficiarios del plan para ejercer la opción de adquirir acciones, y por lo tanto, ellos tienen el derecho a solicitar la entrega de esas acciones en el momento en el que pagan por ellas.

Para tales propósitos, el 29 de agosto de 2018, el Fideicomiso número CIB/3081 fue estructurado por Controladora Vuela, Compañía de Aviación S.AB. de C.V. como fideicomitente y CI Banco, S.A., Institución de Banco Múltiple como fiduciario. El número de acciones mantenidas al 31 de diciembre de 2019, disponibles para ser ejercidas es de 2,072,344.

18. PATRIMONIO

Al 31 de diciembre de 2019, el número total de acciones autorizadas de la Compañía fue de 1,011,876,677; representadas por acciones nominativas comunes, emitidas y sin valor nominal, totalmente suscritas y pagadas, compuestas de la siguiente manera:

	Acciones		Total de Acciones
	Fijas Clase I	Variable Clase II	
Acciones Serie A	10,478	923,814,326	923,824,804
Acciones Serie B	13,702	88,038,171	88,051,873
	24,180	1,011,852,497	1,011,876,677
Acciones en tesorería (Nota 17)	–	(15,136,057)	(15,136,057)*
	24,180	996,716,440	996,740,620

* El número de acciones anuladas al 31 de diciembre de 2019 fue de 294,541, las cuales se presentan como acciones de tesorería.

Al 31 de diciembre de 2018, el número total de acciones autorizadas de la Compañía fue de 1,011,876,677; representadas por acciones nominativas comunes, emitidas y sin valor nominal, totalmente suscritas y pagadas, compuestas de la siguiente manera:

	Acciones		Total de acciones
	Fijas Clase I	Variable Clase II	
Acciones Serie A ⁽¹⁾	10,478	923,814,326	923,824,804
Acciones Serie B ⁽¹⁾	13,702	88,038,171	88,051,873
	24,180	1,011,852,497	1,011,876,677
Acciones en tesorería (Nota 17)	–	(15,212,365)	(15,212,365) *
	24,180	996,640,132	996,664,312

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

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

Al 31 de diciembre de 2017, el número total de acciones autorizadas de la Compañía fue de 1,011,876,677; representadas por acciones nominativas comunes, emitidas y sin valor nominal, totalmente suscritas y pagadas, compuestas de la siguiente manera:

	Acciones		Total de acciones
	Fijas Clase I	Variable Clase II	
Acciones Serie A	3,224	877,852,982	877,856,206
Acciones Serie B	20,956	133,999,515	134,020,471
	24,180	1,011,852,497	1,011,876,677
Acciones en tesorería (Nota 17)	–	(13,257,945)	(13,257,945)
	24,180	998,594,552	998,618,732

Todas las acciones representativas del capital social de la Compañía, o bien acciones de la Serie A o acciones Serie B, otorgan a los titulares los mismos derechos económicos y no hay preferencias y/o restricciones de cualquier clase de acciones en la distribución de dividendos y reembolso del capital. Los titulares de las acciones ordinarias Serie A y Serie B de la Compañía tienen derechos a dividendos solo si estos son declarados por una resolución de los accionistas.

La línea de crédito revolvente de la Compañía con Santander y Bancomext limita la capacidad de la Compañía para declarar y pagar dividendos en el caso en que la Compañía no cumpla con las condiciones de pago establecidas en el mismo. Solo se enumeran las acciones de la Serie A de la Compañía.

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, la Compañía no declaró dividendos.

a) Utilidad (pérdida) por acción

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

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

La siguiente tabla muestra los cálculos de las utilidades por acción básica y diluida por los años terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017.

	Al 31 de diciembre de,		
	2019	2018	2017
Utilidad o (pérdida) neta del periodo	Ps. 2,639,063	Ps. (942,882)	Ps. 278,671
Promedio ponderado del número de acciones en circulación (en miles):			
Básicas	1,011,877	1,011,877	1,011,877
Diluidas	1,011,877	1,011,877	1,011,877
Utilidad o (pérdida) por acción:			
Básicas	2.608	(0.932)	0.275
Diluidas	2.608	(0.932)	0.275

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

- b) De acuerdo con la Ley General de Sociedades Mercantiles, las Compañías deben separar de la utilidad neta de cada año por lo menos el 5% para incrementar la reserva legal hasta que ésta alcance el 20% del capital social. Al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, la reserva legal de la Compañía era de Ps.291,178 o 9.8% de nuestro capital social. En la Asamblea General Ordinaria de Accionistas de fecha 19 de abril de 2017, los accionistas de la Compañía aprobaron un incremento en la reserva legal por un monto de Ps.252,928. Al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, la reserva legal de la Compañía no ha alcanzado el 20% de su capital.
- c) Las utilidades que se distribuyan en exceso a los saldos de la Cuenta de Utilidad Fiscal Neta (CUFIN), estarán sujetas al pago del impuesto sobre la renta a cargo de las empresas a la tasa vigente. Los dividendos que se pagan a personas físicas y a personas morales residentes en el extranjero sobre utilidades generadas a partir del 1 de enero de 2014, están sujetas a una retención de impuestos adicional del 10%.
- d) Los accionistas podrán aportar montos para futuros aumentos del capital social, ya sea capital fijo o variable. Dichas aportaciones se mantendrán en una cuenta especial hasta que la asamblea de accionistas autorice un incremento en el capital social de la Compañía, momento en el cual cada accionista tendrá un derecho preferente para suscribir y pagar el incremento con las aportaciones previamente realizadas. Debido a que este tema no está estrictamente regulado en la ley mexicana, la asamblea de accionistas podrá acordar devolver las aportaciones a los accionistas o incluso establecer un término dentro del cual el incremento en el capital social debe ser autorizado.

19. IMPUESTO A LA UTILIDAD

- a) De acuerdo con la LISR, la Compañía está sujeta al impuesto sobre la renta, mismo que se declara ante la autoridad fiscal sobre bases de entidades legales independientes y los resultados relacionados con dicho impuesto se combinan en los estados consolidados de resultados. El impuesto sobre la renta se calcula teniendo en cuenta los efectos gravables o deducibles de la inflación, tales como depreciación calculada sobre valores en pesos constantes. De la base gravable del impuesto se acumula o se deduce el efecto de la inflación sobre ciertos pasivos y activos monetarios a través del ajuste anual por inflación.
- (i) Con base en la ley del impuesto sobre la renta aprobada, la tasa aplicable para su cálculo en 2019 es de 30%.
- (ii) Las leyes fiscales incluyen límites en ciertas deducciones, como sigue: los conceptos exentos pagados a los trabajadores correspondientes al 47% y en algunos casos hasta el 53% (aguinaldos, fondo de ahorro, participación de los trabajadores en las utilidades y primas por antigüedad) serán deducibles para los empleadores. Como resultado, algunas provisiones salariales tienen diferencia entre los valores contables y fiscales al cierre del ejercicio.
- (iii) La LISR establece límites y criterios aplicados a ciertas deducciones como es el caso de: deducciones por pagos que sean ingresos exentos para los empleados, contribuciones para la creación o incremento de provisiones para fondos de pensiones, las contribuciones pagadas al Instituto Mexicano del Seguro Social pagado por los patrones a cuenta de sus trabajadores, así como la posible no deducción de pagos realizados a partes relacionadas en el caso de no cumplir con ciertos requisitos.
- (iv) El procedimiento para la determinación de la participación de los trabajadores en las utilidades es el mismo que es utilizado para el impuesto sobre la renta con la excepción de ciertas partidas.

- (v) Se impone un nuevo impuesto de retención del 10% sobre las distribuciones de dividendos a personas físicas y accionistas extranjeros a partir del 1 de enero de 2014.

Las tasas de impuesto a la utilidad para 2019, 2018 y 2017, en Guatemala, Costa Rica y El Salvador fueron de 25% 30% y 30%, respectivamente.

- b) Por los años terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, la Compañía reportó en una base consolidada una utilidad por impuestos de Ps.938,304, Ps.777,513 y Ps.171,046, respectivamente, la cual fue compensada parcialmente por pérdidas fiscales de años anteriores.

La Compañía tiene pérdidas fiscales que de acuerdo con la LISR y la Ley de Impuesto Sobre la Renta de Costa Rica (LISRCR) vigentes, pueden amortizarse de manera individual contra las utilidades fiscales que se generen en los próximos diez y tres años, respectivamente. Las pérdidas fiscales se actualizan utilizando la tasa de inflación.

- c) Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, el impuesto a la utilidad consolidado se integra como sigue:

Estado consolidado de resultados

	2019	2018	2017
Gasto por impuesto sobre la renta causado	Ps. (281,491)	Ps. (232,824)	Ps. (51,313)
(Gasto) beneficio por impuesto sobre la renta diferido	(813,340) ⁽¹⁾	582,644 ⁽²⁾	(186,273) ⁽³⁾
Total de (gasto) beneficio de impuesto a la utilidad	Ps. (1,094,831)	Ps. 349,820	Ps. (237,586)

(1) Incluye efecto de conversión por Ps.(2,278)

(2) Incluye efecto por conversión de Ps.2,680

(3) Incluye efecto por conversión de Ps.936

Estados consolidados de ORI

	2019	2018	2017
Impuesto diferido respecto de las operaciones reconocidas en ORI durante el ejercicio			
(Pérdida) utilidad por instrumentos financieros derivados	Ps. (74,820)	Ps. 85,107	Ps. 12,017
Utilidad (pérdida) por remediación de beneficios a empleados	3,058	(1,797)	533
Impuesto diferido afectado en ORI	Ps. (71,762)	Ps. 83,310	Ps. 12,550

d) A continuación se presenta una conciliación entre la tasa del impuesto establecida por la ley y la tasa efectiva de impuesto sobre la renta reconocida contablemente por la Compañía:

	2019	2018	2017
Tasa legal de impuesto	30.00%	30.00%	30.00%
Gastos no deducibles	0.19%	(2.51%)	5.71%
Pérdidas fiscales no utilizadas por amortizar	0.27%	(3.96%)	21.31%
Diferencia en tasa impositiva mexicana con otros países	0.11%	(0.02%)	0.48%
Efecto de inflación sobre pérdidas fiscales	(0.21%)	1.16%	(2.20%)
Ajuste al saldo inicial y otros ajustes fiscales	(0.51%)	0.05%	3.78%
Efecto de inflación sobre el activo fijo	(0.48%)	2.08%	(7.19%)
Ajuste anual por inflación	(0.05%)	0.26%	(5.87%)
	29.32%	27.06%	46.02%

Impuestos en México

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

De acuerdo con la LISR, los ingresos se consideran gravados cuando ocurra cualquiera de los siguientes supuestos: i) se cobre el ingreso, ii) se proporcione el servicio o, iii) se emita la factura. Los gastos son deducibles para fines fiscales generalmente en forma devengada, con algunas excepciones, y siempre que se cumplan todos los requisitos establecidos en la ley fiscal.

Impuestos de Centroamérica (Guatemala, Costa Rica y El Salvador)

De conformidad con la Ley de Impuesto Sobre la Renta en Guatemala, bajo el régimen de beneficios de actividades mercantiles, las pérdidas fiscales no se pueden compensar contra las utilidades fiscales futuras. Por el año terminado el 31 de diciembre de 2019 y 2018, la Compañía obtuvo una (pérdida) utilidad operativa de Ps.(1,085) y Ps.8,549.

De acuerdo con la ley del impuesto a la renta corporativo de Costa Rica, bajo el régimen de ganancias de actividades comerciales, las pérdidas operativas netas pueden compensar los ingresos gravables en un plazo de tres años. Para los años terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, la Compañía generó pérdidas operativas netas por un monto de Ps.50,246, Ps.170,731 y Ps.300,613, respectivamente, para las cuales no se ha reconocido ningún activo por impuestos diferidos.

De acuerdo con la ley del impuesto sobre la renta corporativa de El Salvador, bajo el régimen de ganancias de actividades comerciales, pérdidas operativas netas no pueden compensar los ingresos gravables en años anteriores o futuros. Para el año finalizado el 31 de diciembre de 2019, la Compañía obtuvo una pérdida operativa neta de Ps.32,494.

e) Los impuestos diferidos combinados se integran como sigue:

	2019		2018		2017	
	Estado consolidado de situación financiera	Estado consolidado de resultados	Estado consolidado de situación financiera	Estado consolidado de resultados	Estado consolidado de situación financiera	Estado consolidado de resultados
			Ajustado		Ajustado	
Activos por impuestos diferidos:						
Pasivos por arrendamiento	Ps. 12,155,114	Ps. 313,137	Ps. 11,841,977	Ps. 2,108,422	Ps. 9,733,555	Ps. (59,235)
Venta de transportación no utilizada	797,063	61,708	735,355	699,414	35,941	(29,814)
Extensión de arrendamiento de equipo de vuelo	459,343	(137,639)	596,982	82,421	514,562	113,443
Intangibles	446,849	(13,741)	460,590	(2,621)	463,211	(18,415)
Provisiones	351,345	60,655	290,690	(4,175)	294,865	(48,439)
Pérdidas fiscales por amortizar contra utilidades gravables futuras	303,970	(5,350)	309,320	(33,759)	343,079	309,758
Estimación para pérdidas crediticias	14,089	9,187	4,902	(2,422)	7,324	433
Beneficios a los empleados	11,463	2,958	5,446	1,456	5,786	1,222
Participación de los trabajadores en las Utilidades	7,227	2,734	4,493	1,777	2,716	(490)
Instrumentos financieros no derivados	4,229	4,229	-	-	-	-
Instrumentos financieros	(38,865)	-	35,956	-	(49,151)	-
	14,511,827	297,878	14,285,711	2,850,513	11,351,888	268,463
Pasivos por impuestos diferidos:						
Activos por derecho de uso	10,236,929	672,311	9,564,618	2,096,458	7,468,160	354,352
Rentas suplementarias deducibles	1,706,949	111,430	1,595,519	32,156	1,563,363	223,753
Refacciones rotables, mobiliario y equipo, neto	884,476	239,452	645,024	168,107	476,917	108,890
Pagos anticipados y otros activos	179,061	88,683	90,378	(25,686)	116,064	(239,586)
Inventarios	90,287	1,392	88,895	726	88,169	15,286
Otros pagos anticipados	27,728	(4,329)	32,057	(1,212)	33,269	(7,023)
	13,125,430	1,108,939	12,016,491	2,270,549	9,745,942	455,672
	Ps. 1,386,397	Ps. (811,061)	Ps. 2,269,220	Ps. 579,964	Ps. 1,605,946	Ps. (187,209)

A continuación, se detalla en el estado consolidado de situación financiera:

	2019	2018	2017
Activos por impuestos diferidos	Ps. 1,542,536	Ps. 3,392,240	Ps. 3,222,228
Pasivos por impuestos diferidos	(156,139)	(1,123,020)	(1,616,282)
Activo por impuestos diferidos, neto	Ps. 1,386,397	Ps. 2,269,220	Ps. 1,605,946

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

	2019	2018	2017
Saldo inicial al 1 de enero de	Ps. 2,269,220	Ps. 1,605,946	Ps. 1,780,605
Beneficio (gasto) por impuesto sobre la renta diferido del ejercicio reconocido en resultados	(811,061)	579,964	(187,209)
Beneficio (gasto) por impuesto sobre la renta diferido del ejercicio reconocido en otras partidas de utilidad (pérdida) integral acumulada	(71,762)	83,310	12,550
Saldo final al 31 de diciembre de	Ps. 1,386,397	Ps. 2,269,220	Ps. 1,605,946

Al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, la tabla anterior incluye los activos por impuestos diferidos reconocidos por Concesionaria y Viajes Vuela (2018) y Comercializadora (2017) por pérdidas fiscales por amortizar en la medida en que la realización de los beneficios fiscales relacionados a través de las utilidades fiscales futuras sea probable. La Compañía compensa los activos y pasivos fiscales si y sólo si existe un derecho legalmente exigible para compensar los activos fiscales actuales y los pasivos fiscales actuales, y los activos por impuestos diferidos y los pasivos por impuestos diferidos aplicados por la misma autoridad fiscal.

De acuerdo con la NIC 12 Impuestos a la Utilidad, solo se debe reconocer un activo por impuesto diferido por pérdidas fiscales en la medida en que sea probable que haya utilidades fiscales futuras contra las cuales se puedan amortizar. Al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017 la Compañía reconoció un activo por impuestos diferidos por pérdidas fiscales de Ps.303,970, Ps.309,320 y Ps.343,079, respectivamente.

Durante 2017, la Compañía reconoció un activo por impuesto diferido relacionado con las pérdidas fiscales de Concesionaria, Comercializadora y Viajes Vuela, con base en la evidencia positiva de que la Compañía generará diferencias temporales relacionadas con la misma autoridad fiscal, lo que dará lugar a bases impositivas contra las cuales las pérdidas fiscales disponibles pueden ser utilizadas antes de que caduquen. La evidencia positiva incluye las acciones de Concesionaria para incrementar su flota en los próximos años, el incremento en frecuencias de vuelo y rutas dentro y fuera de México, las utilidades de Comercializadora y Viajes Vuela, respectivamente, que deriva directamente de las operaciones de Concesionaria.

Las pérdidas fiscales pendientes de amortizar de la Compañía al 31 de diciembre de 2019, se integran como sigue:

Año	Pérdida histórica	Pérdidas actualizadas	Utilizadas	Monto total por amortizar	Año de expiración
2016	Ps. 26,658	Ps. 26,658	Ps. 26,658	Ps. –	2019
2017	228,413	228,413	88,752	139,661	2020
2017	1,068,498	1,176,068	218,110	957,958	2027
2018	170,049	170,049	–	170,049	2021
2018	3,192	3,299	3,299	–	2028
2019	50,246	50,246	–	50,246	2024
2019	4,922	5,028	–	5,028	2029
	Ps. 1,551,978	Ps. 1,659,761	Ps. 336,819	Ps. 1,322,942	

A continuación, se muestra un análisis de las pérdidas fiscales por amortizar disponibles de Controladora y sus subsidiarias al 31 de diciembre de 2019:

	Pérdidas Históricas	Pérdidas actualizadas	Utilizadas	Monto total por amortizar
Comercializadora	Ps. 4,922	Ps. 5,028	Ps. –	Ps. 5,028
Concesionaria	1,067,836	1,175,351	217,394	957,958
Viajes Vuela	3,853	4,016	4,016	–
Vuela Aviación	475,367	475,366	115,410	359,956
	Ps. 1,551,978	Ps. 1,659,761	Ps. 336,820	Ps. 1,322,942
Pérdidas fiscales no reconocidas				(309,710)
				Ps. 1,013,232
Tasa de impuesto				30%
Impuesto diferido				Ps. 303,970

f) Al 31 de diciembre de 2019 se tienen los siguientes saldos fiscales:

	2019
Cuenta de capital de aportación ("CUCA")	Ps. 4,028,022
Cuenta de utilidad fiscal neta ("CUFIN")*	3,847,209

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

20. OTROS INGRESOS Y GASTOS OPERATIVOS

Al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, los otros ingresos operativos se detallan a continuación:

	2019	2018	2017
Utilidad por venta y arrendamiento en vía de regreso de aeronaves y motores	Ps. 284,759	Ps. 609,168	Ps. 65,886
Pérdida en la venta de refacciones rotables, mobiliario y equipo	(8,954)	(2,356)	(908)
Beneficios administrativos	-	-	27,180
Otros ingresos	51,403	15,161	4,607
	Ps. 327,208	Ps. 621,973	Ps. 96,765

Al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, los otros gastos operativos se detallan a continuación:

	2019	2018	2017
Gastos por apoyo administrativo y operativo	Ps. 581,181	Ps. 536,079	Ps. 539,101
Tecnología y comunicaciones	381,055	385,841	373,394
Servicio de pasajeros	65,477	70,337	59,261
Seguros	74,661	60,892	54,569
Otros gastos	10,553	5,949	7,933
	Ps. 1,112,927	Ps. 1,059,098	Ps. 1,034,258

21. OTROS INGRESOS Y GASTOS FINANCIEROS

Al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, los otros ingresos financieros se detallan a continuación:

	2019	2018	2017
Intereses sobre efectivo y equivalentes	Ps. 201,191	Ps. 152,437	Ps. 105,151
Intereses en certificados bursátiles fiduciarios	6,525	-	-
Intereses por recuperación de depósitos en garantía	83	166	644
	Ps. 207,799	Ps. 152,603	Ps. 105,795

Al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, los otros gastos financieros se detallan a continuación:

	2019	2018	2017
Costos financieros por arrendamiento	Ps. 2,128,162	Ps. 1,755,978	Ps. 1,428,924
Intereses en certificados bursátiles fiduciarios	80,314	-	-
Costo de las notas de crédito	49,856	57,277	42,294
Comisiones bancarias y otros	3,607	6,141	5,279
Intereses por deuda y préstamos*	1,660	56,916	37,565
Otros costos financieros	6,230	-	1,219
	Ps. 2,269,829	Ps. 1,876,312	Ps. 1,515,281

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

	2019	2018	2017
Intereses generados por la deuda financiera	Ps. 457,973	Ps. 414,836	Ps. 230,954
Interés capitalizado (Nota 12)	(456,313)	(357,920)	(193,389)
Intereses generados por deuda financiera neto, presentado en los estados consolidados de resultados	Ps. 1,660	Ps. 56,916	Ps. 37,565

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

Un análisis de otros resultados integrales al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017 se describe a continuación:

	2019	2018	2017
Instrumentos financieros derivados:			
Reclasificación de opciones y forwards durante el año a los resultados	Ps. -	Ps. (455,009)	Ps. 52,097
Valor extrínseco de los cambios en las opciones asiáticas de combustible	11,148	227,509	(81,182)
Valor extrínseco de los cambios de los collares costo cero	256,515	(122,948)	-
(Pérdida) ganancia en forwards de tipo de cambio	(14,241)	66,757	(13,380)
Utilidad en swaps de tasa de interés no vencidos	-	-	317
Pérdida en cobertura de tasa de interés (Cap)	(4,023)	-	-
Instrumentos financieros no derivados	14,096	-	-
	Ps. 263,495	Ps. (283,691)	Ps. (42,148)

23. COMPROMISOS Y CONTINGENCIAS

Compromisos relacionados con las aeronaves y contratos de financiamiento

Los compromisos para la compra de aeronaves y equipo de vuelo de acuerdo al contrato de compra con Airbus, incluyendo los montos estimados por los efectos de incrementos contractuales de precio y los anticipos para la compra de aeronaves, serán los siguientes:

	Compromisos denominados en US\$		Compromisos denominados en Ps. ⁽¹⁾	
2020	US\$	141,218	Ps.	2,661,281
2021		164,856		3,106,744
2022		606,842		11,436,059
2023		793,967		14,962,467
2024 y posteriores		2,688,321		50,661,947
	US\$	4,395,204	Ps.	82,828,498

⁽¹⁾ Utilizando el tipo de cambio al 31 de diciembre de 2019 de Ps.18.8452.

Todas las aeronaves adquiridas por la Compañía a través del acuerdo de compra de Airbus hasta el 31 de diciembre de 2019 han sido ejecutadas a través de las operaciones de venta y arrendamiento en vía de regreso.

Además, tenemos compromisos por ejecutar operaciones de venta y arrendamiento en vía de regreso por los próximos tres años. Los ingresos estimados de estos compromisos son los siguientes:

	Precios de venta de aeronaves estimados			
	En dólares		En pesos mexicanos	
2020	US\$	396,470	Ps.	7,471,556
2021		691,940		13,039,748
2022		102,400		1,929,748
	US\$	1,190,810	Ps.	22,441,052

Los pagos de arrendamiento futuros para estos contratos de venta y arrendamiento en vía de regreso no cancelables son los siguientes:

	Contratos de arrendamiento de aeronaves			
	En dólares		En pesos mexicanos	
2020	US\$	20,847	Ps.	392,866
2021		57,190		1,077,757
2022		86,025		1,621,158
2023		88,259		1,663,259
2024 y posteriores		806,786		15,204,044
	US\$	1,059,107	Ps.	19,959,084

Litigios

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

24. SEGMENTOS OPERATIVOS

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

	2019		2018		2017	
Ingresos operativos:						
Nacionales (México)	Ps.	24,594,797	Ps.	18,493,476	Ps.	17,272,946
Internacionales:						
Estados Unidos de América y Centroamérica*		10,230,824		8,811,674		7,515,240
Instrumentos financieros no derivados		(72,949)		-		-
Total de ingresos operativos	Ps.	34,752,672	Ps.	27,305,150	Ps.	24,788,186

* Los Estados Unidos de América representan aproximadamente el 29%, 31% y 29% de los ingresos totales provenientes de clientes internacionales en 2019, 2018 y 2017, respectivamente.

Los ingresos son asignados por segmentos geográficos basados en el origen de cada vuelo. La Compañía no cuenta con activos no circulantes materiales localizados en el extranjero.

25. EVENTOS SUBSECUENTES

Subsecuente al 31 de diciembre de 2019 y hasta el 27 de abril de 2020:

- a) El 21 de febrero de 2020, el gobierno federal mexicano, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ("SCT"), otorgó a la Compañía a través de su subsidiaria Concesionaria Vuela Compañía de Aviación, S.A.P.I. de C.V. la renovación de la concesión para prestar el servicio público de transporte aéreo de pasajeros, carga y de correo en los Estados Unidos Mexicanos y en el extranjero contenidos en el Título TAN-OR-VCV, por un período de veinte (20) años a partir del 9 de mayo de 2020.
- b) Posterior a la fecha de cierre de los estados financieros al 31 de diciembre de 2019, ha habido una variación significativa en el tipo de cambio de Ps.18.8452 a Ps.24.6230 por dólar el 27 de abril de 2020, lo que representa una depreciación del 30.7% del peso mexicano.
- c) El brote actual de COVID-19 fue reportado por primera vez el 31 de diciembre de 2019 en Wuhan, provincia de Hubei, China. Desde Wuhan, la enfermedad se propagó rápidamente a otras partes de China, así como a otros países, incluyendo México y Estados Unidos, convirtiéndose en una pandemia mundial. Desde que comenzó el brote, los países han respondido tomando varias medidas, como la imposición de cuarentenas y exámenes médicos, restricción de viajes, limitación de reuniones públicas y suspensión de ciertas actividades. Como resultado de esto, la Compañía decidió reducir la capacidad, medida en términos de asientos por milla disponibles (ASMs por sus siglas en inglés) para el mes de abril de 2020, en aproximadamente el 80% del total de las operaciones contra el itinerario publicado originalmente, debido a los efectos negativos de COVID-19 declarado una pandemia por la Organización Mundial de la Salud y a las restricciones gubernamentales relacionadas con viajes; las cuales han reducido significativamente la demanda del transporte aéreo global.

El 21 de abril de 2020, el Consejo de Salubridad General (CSG) anunció que México entró en "Fase 3" de la propagación del COVID-19, la etapa más grave, a medida que se intensifica la transmisión del virus. México ha extendido las restricciones gubernamentales para contener el COVID-19 hasta el 30 de mayo de 2020, pero planea comenzar a reducir las restricciones a partir del 1 de junio de 2020 en adelante si las medidas actuales son exitosas. Como resultado de lo anteriormente mencionado, Volaris llevará a cabo una reducción de capacidad para el mes de mayo de 2020 por aproximadamente 90% en comparación con la capacidad programada originalmente.

- d) La Compañía ha tomado medidas para mantener la liquidez y sus operaciones durante el período, estableciendo acuerdos diferidos de pago a proveedores, reducción de las compensaciones del personal administrativo y operativo bajo una licencia temporal y voluntaria, diferimiento y reducción de los gastos de capital mínimo y eliminación de gastos operativos no esenciales y otras medidas determinadas, mientras que las operaciones se reducen significativamente como resultado de la pandemia de COVID-19.

CONTACTO



OFICINAS CORPORATIVAS

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

RELACIÓN CON INVERSIONISTAS

María Elena Rodríguez & Andrea González
+5255 52616444
ir@volaris.com