

Volaris Anuncia Resultados Financieros del Primer Trimestre 2023

Ciudad de México, México, 24 de abril de 2023 – Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. (NYSE: VLRS y BMV: VOLAR) (“Volaris” o la “Compañía”), la aerolínea de ultra bajo costo que opera en México, Estados Unidos, Centroamérica y Sudamérica, anuncia hoy sus resultados financieros para el primer trimestre de 2023¹.

Datos relevantes del primer trimestre de 2023

(Todas las cifras se expresan en dólares estadounidenses y comparan con el 1T 2022 a menos que se indique lo contrario)

- Los **ingresos operativos totales** se ubicaron en \$731 millones, un aumento de 29%.
- Los **ingresos totales en términos de asiento por milla disponible (TRASM por sus siglas en inglés)** aumentaron 9.5%, ubicándose en \$7.71 centavos.
- La **capacidad (medida en ASMs)** incrementó 18%, ubicándose en 9.5 mil millones.
- Los **gastos operativos** totalizaron en \$762 millones, representando 104% de los ingresos operativos totales.
- Los **gastos operativos en términos de asiento por milla disponible (CASM por sus siglas en inglés)** aumentaron 8.2% a \$8.03 centavos.
- El **costo económico promedio de combustible** por galón incrementó 12%, ubicándose en \$3.46 por galón.
- **CASM ex combustible** incrementó 5.7%, para ubicarse en \$4.65 centavos.
- **CASM ajustado ex combustible** incrementó 6.3%, ubicándose en \$4.28 centavos.
- La **pérdida neta** se ubicó en \$71 millones. La pérdida por acción fue de \$0.06, mientras que la pérdida por ADS (American Depositary Shares) fue de \$0.62 centavos.
- La **UAFIDAR** totalizó en \$123 millones, un incremento de 27%. **Margen UAFIDAR** de 16.8%, una reducción de 0.2 puntos porcentuales.
- El **efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido** al final del periodo totalizó en \$704 millones, representando 23% de los ingresos operativos totales de los últimos doce meses.
- La razón de **deuda neta a U12M UAFIDAR** fue de 3.8 veces.

Enrique Beltranena, Presidente y CEO, dijo: "Durante el primer trimestre, la demanda en todos los segmentos y regiones se mantuvo sólida para nuestra empresa. Logramos un nuevo récord de TRASM en el primer trimestre, gracias a la sólida penetración de ingresos por servicios adicionales por pasajero. Volaris ha seguido creciendo de manera rentable en los Estados Unidos, impulsado por nuestra fortaleza en las regiones transfronterizas y Centroamérica. En el futuro, la fortaleza de nuestra red junto con nuestro estricto control de costos nos brindará una ventaja competitiva cada vez mayor en nuestros mercados. Se logró un buen progreso en cuanto a la Categoría 1 con la aprobación del Congreso de las enmiendas a la Ley de Aviación".

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

Resultados operativos y financieros al primer trimestre 2023

(Todas las cifras se expresan en dólares estadounidenses y se comparan con el 1T 2022 a menos que se indique lo contrario)

Datos Financieros Consolidados	Primer Trimestre		
	2023	2022	Var.
Ingresos operativos totales (millones)	731	567	28.9%
TRASM (centavos)	7.71	7.04	9.5%
ASMs (millones, itinerado y charter)	9,488	8,061	17.7%
Factor de ocupación (itinerado, RPMs/ASMs)	85.0%	83.5%	1.6 pp
Pasajeros (miles, itinerado y charter)	8,186	6,989	17.1%
Flota (final del periodo)	120	104	16
Gastos operativos totales (millones)	762	598	27.4%
CASM (centavos)	8.03	7.42	8.2%
CASM ex combustible (centavos)	4.65	4.40	5.7%
CASM ajustado ex combustible (centavos) ⁽¹⁾⁽²⁾	4.28	4.03	6.3%
Pérdida operativa (UAFIR) (millones)	(31)	(31)	0.0%
% Margen UAFIR	(4.3%)	(5.5%)	1.3 pp
Pérdida neta (millones)	(71)	(49)	44.9%
% Margen pérdida neta	(9.7%)	(8.7%)	(1.0 pp)
UAFIDAR (millones)	123	97	26.8%
% Margen UAFIDAR	16.8%	17.0%	(0.2 pp)
Deuda neta a U12M UAFIDAR	3.8x	2.3x	1.5x

*Nota: Las cifras están redondeadas para efectos prácticos. Mayor detalle consultar indicadores financieros y operativos.

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

(2) Conciliación del CASM con el CASM ajustado ex combustible:

Reconciliación del CASM	Primer Trimestre		
	2023	2022	Var.
CASM (\$ centavos)	8.03	7.42	8.2%
- Gasto de combustible	3.38	3.02	11.9%
CASM ex combustible	4.65	4.40	5.7%
- Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo ²	0.37	0.41	(8.6%)
- Ganancias por ventas y arrendamiento en vía de regreso	(0.00)	(0.04)	N/A
CASM ajustado ex combustible	4.28	4.03	6.3%

² Gastos de devolución de aeronaves.



Los **ingresos operativos totales** en el trimestre se ubicaron en \$731 millones, un aumento de 29%, impulsado por una sólida demanda internacional y los ingresos adicionales por pasajero.

Los pasajeros reservados fueron 8.2 millones en el trimestre, un incremento de 17%. Los pasajeros nacionales e internacionales aumentaron 13% y 33%, respectivamente; mientras que la capacidad total, en términos de millas por asiento disponibles (**ASMs** por sus siglas en inglés) aumentó 18%, ubicándose en 9.5 mil millones.

El factor de ocupación alcanzó 85.0%, 1.6 puntos porcentuales por arriba del mismo periodo de 2022.

TRASM incrementó 9.5%, posicionándose en \$7.71 centavos en el trimestre. La tarifa base promedio fue de \$47, con un incremento de 2.4%. Los ingresos totales por servicios adicionales por pasajero fueron de \$42, incrementando 20%. Los ingresos totales por servicios adicionales representaron el 47% del total de los ingresos operativos, un incremento de 4.0 puntos porcentuales por encima del primer trimestre 2022. Por último, los ingresos totales por pasajero aumentaron 10%, al ubicarse en \$89.

Los **gastos operativos totales** fueron de \$762 millones, representando 104% de los ingresos operativos totales, comparado con 105% durante el mismo periodo de 2022, disminuyendo 1 punto porcentual.

El **CASM** se ubicó a \$8.03 centavos, un incremento de 8.2% contra el mismo periodo de 2022. El costo económico promedio de combustible, excluyendo IVA, por galón incrementó 12%, ubicándose en \$3.46 por galón en el periodo.

El **CASM ex combustible** aumentó 5.7%, situándose en \$4.65 centavos y el **CASM ajustado ex combustible** incrementó 6.3%, ubicándose en \$4.28 centavos.

El **resultado integral de financiamiento** representó un gasto de \$65 millones en el primer trimestre del 2023, comparado con un gasto de \$33 millones en el mismo periodo de 2022. En el primer trimestre, el tipo de cambio promedio fue de Ps.18.70 por dólar, una apreciación de 8.9% en comparación con el tipo de cambio promedio del primer trimestre de 2022. Al final del trimestre, el tipo de cambio fue de Ps.18.11 pesos por dólar.

El **beneficio por impuesto a la utilidad** del trimestre fue de \$25 millones, comparado con un beneficio registrado de \$16 millones para el mismo periodo de 2022.

La **pérdida neta** en el trimestre se situó en \$71 millones, con una pérdida por acción de Ps.0.06 y una pérdida por ADS (American Depositary Shares) de \$0.62 centavos.

La **UAFIDAR** totalizó en \$123 millones en el trimestre, un incremento de 27%, a pesar del aumento en los precios de combustible comparado con el mismo periodo del 2022. El **margen UAFIDAR** se ubicó en 16.8%, una disminución de 0.2 puntos porcentuales.

Balance, liquidez y asignación de capital

Para el primer trimestre 2023, el flujo de efectivo neto proveniente de las actividades operativas fue de \$208 millones, mientras que las salidas de efectivo en actividades de inversión y financiamiento fueron de \$109 millones y \$110 millones, respectivamente.

La **razón de deuda neta a U12M UAFIDAR** fue de 3.8 veces, comparado 2.3 veces con el mismo periodo de 2022 y 3.9 veces con el cuarto trimestre de 2022.

Flota

Durante el primer trimestre, Volaris hizo la devolución de una aeronave A319ceo y agregó dos aviones A321neo y dos A320neo a su flota, lo que elevó el número total de aviones a 120 a partir del 31 de marzo de 2023. La flota tiene una edad promedio de 5.4 años y una capacidad de asientos promedio de 193 pasajeros por avión. Del total de la flota, el 56% de los aviones eran modelos New Engine Option (NEO). Volaris tiene planes de aumentar su flota a aproximadamente 125 aviones para fines de 2023.

Flota Total	Primer Trimestre			Cuarto Trimestre	
	2023	2022	Var.	2022	Var.
CEO					
A319	3	6	(3)	4	(1)
A320	40	40	-	40	-
A321	10	10	-	10	-
NEO					
A320	50	41	9	48	2
A321	17	7	10	15	2
Total de aeronaves al final del periodo	120	104	16	117	3

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



Contactos Relación con Inversionistas:

Ricardo Martínez / ir@volaris.com

Contacto Media:

Gabriela Fernández / gabriela.fernandez@volaris.com

Detalles de la conferencia telefónica y Webcast:

Fecha:	Martes 25 abril de 2023
Hora:	9:00 am Ciudad de México / 11:00 am Nueva York (EUA)
Marcar desde Estados Unidos:	+1-844-204-8586
Marcar desde México:	+52-55-8880-8040
Marcación Internacional:	+1-412-317-6346
Código de participación:	Volaris
Código de repetición:	9371069
URL de Webcast y presentación de video:	Volaris Webcast

Sobre Volaris:

*Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. ("Volaris" o la "Compañía") (NYSE: VLRS y BMV: VOLAR), es una aerolínea de ultra bajo costo, con operaciones punto a punto, que sirve a México, Estados Unidos, Centroamérica y Sudamérica. Volaris ofrece tarifas bajas con el fin de construir su mercado, proporcionando un servicio de calidad y una amplia oferta al cliente. Desde el inicio de sus operaciones, marzo de 2006, Volaris ha aumentado sus rutas de 5 a más de 202 y su flota de 4 a 120 aviones. Volaris ofrece más de 550 segmentos de vuelo diarios en rutas que conectan 43 ciudades de México y 28 ciudades de Estados Unidos, Centroamérica y Sudamérica, con una de las flotas más jóvenes de México. Volaris se dirige a pasajeros que visitan a amigos y familiares, de negocios y de placer conscientes de los costos en México, Estados Unidos, Centroamérica y Sudamérica. Volaris ha recibido el Premio ESR a la Responsabilidad Social Corporativa durante catorce años consecutivos. Para más información, visite: www.volaris.com.



Declaraciones a futuro:

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

Información complementaria sobre las medidas no basadas en las NIIF

Evaluamos nuestro rendimiento financiero utilizando varias medidas financieras que no son medidas de rendimiento según las Normas Internacionales de Información Financiera (“medidas no NIIF”). Estas medidas no basadas en las NIIF incluyen el CASM, el CASM ex combustible, el CASM ajustado ex combustible, el UAFIDAR y la relación entre la deuda neta a U12M UAFIDAR. Definimos el CASM como el total de gastos de explotación por asiento-milla disponible. Definimos el CASM ex combustible como el total de gastos de explotación por asiento-milla disponible, excluyendo los gastos de combustible. Definimos el CASM ajustado ex combustible como el total de gastos de explotación por asiento-milla disponible, excluyendo los gastos del combustible, gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo y las ganancias por venta y arrendamiento en vía de regreso.

Definimos el UAFIDAR como los beneficios antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización, depreciación de derechos de uso y gastos de arrendamiento variable de aviones y motores. Definimos la deuda neta en relación con el UAFIDAR de los últimos doce meses como la deuda neta dividida por el UAFIDAR de los últimos doce meses.

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

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

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

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

Indicadores Financieros y Operativos

Cifras no auditadas (En dólares estadounidenses a menos que se indique lo contrario)	Tres meses terminados el 31 de marzo de 2023	Tres meses terminados el 31 de marzo de 2022	Variación
Ingresos operativos totales (millones)	731	567	28.9%
Gastos operativos (millones)	762	598	27.4%
Pérdida de operación (millones)	(31)	(31)	0.0%
Margen de pérdida operativa	(4.3%)	(5.5%)	1.3 pp
Depreciación y amortización (millones)	119	95	25.3%
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo (millones)	35	33	6.1%
Pérdida neta (millones)	(71)	(49)	44.9%
Margen de pérdida neta	(9.7%)	(8.7%)	(1.0 pp)
Pérdida por acción ⁽⁶⁾:			
Básica	(0.06)	(0.04)	44.8%
Diluida	(0.06)	(0.04)	44.8%
Pérdida por ADS*:			
Básica	(0.62)	(0.42)	44.8%
Diluida	(0.61)	(0.42)	44.8%
Promedio ponderado de acciones en circulación:	1,165,976,677	1,165,976,677	0.0%
Indicadores Financieros			
Ingresos operativos totales por ASM (TRASM) (centavos) ⁽¹⁾	7.71	7.04	9.5%
Tarifa Base Promedio	47	46	2.4%
Ingresos totales por servicios adicionales por pasajero ⁽³⁾	42	35	20.2%
Total de ingresos operativos por pasajero	89	81	10.1%
Gastos operativos por ASM (CASM) (centavos) ⁽¹⁾	8.03	7.42	8.2%
CASM ex combustible (centavos) ⁽¹⁾⁽⁴⁾	4.65	4.40	5.7%
CASM ajustado ex combustible (centavos) ⁽¹⁾⁽⁵⁾	4.28	4.03	6.3%
Indicadores Operativos			
Asientos disponibles por milla (ASMs) (millones) ⁽¹⁾	9,488	8,061	17.7%
Doméstico	6,537	5,682	15.0%
Internacional	2,951	2,379	24.1%
Pasajeros por milla (RPMs) (millones) ⁽¹⁾	8,067	6,728	19.9%
Doméstico	5,546	4,895	13.3%
Internacional	2,521	1,833	37.5%
Factor de ocupación ⁽²⁾	85.0%	83.5%	1.6 pp
Doméstico	84.8%	86.2%	(1.3 pp)
Internacional	85.4%	77.1%	8.4 pp
Pasajeros reservados (miles) ⁽¹⁾	8,186	6,989	17.1%
Doméstico	6,440	5,676	13.5%
Internacional	1,746	1,313	33.0%
Despegues ⁽¹⁾	50,191	44,938	11.7%
Horas bloque ⁽¹⁾	130,549	113,413	15.1%
Aeronaves al final del periodo	120	104	16
Utilización diaria promedio por aeronave (horas bloque)	13.52	13.26	2.0%
Galones de combustible consumidos (millones)	92.23	77.22	19.4%
Costo económico promedio de combustible por galón ⁽⁴⁾	3.46	3.10	11.6%
Tipo de cambio promedio	18.70	20.52	(8.9%)
Tipo de cambio al final del periodo	18.11	19.99	(9.4%)

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

(1) Incluye itinerado y charter

(2) Incluye itinerado

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

(4) No incluye IVA no acreditable

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

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

Estados Consolidados de Resultados

Cifras no auditadas (En millones de dólares estadounidenses)	Tres meses terminados el 31 de marzo de 2023	Tres meses terminados el 31 de marzo de 2022	Variación
Ingresos operativos:			
Ingresos pasajero	701	542	29.3%
Ingresos por tarifa	387	322	20.2%
Otros ingresos de pasajeros	314	219	43.4%
Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero	30	25	20.0%
Otros ingresos no relacionados con el ingreso pasajero	26	22	18.2%
Carga	4	3	33.3%
Total de ingresos operativos	731	567	28.9%
Otros ingresos operativos	-	(3)	(100.0%)
Gasto de combustible	321	243	32.1%
Gastos de navegación, aterrizaje y despegue	110	92	19.6%
Salarios y beneficios	91	67	35.8%
Depreciación de activos por derecho de uso	88	75	17.3%
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo	35	33	6.1%
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	35	25	40.0%
Gastos de mantenimiento	26	26	0.0%
Otros gastos operativos	25	20	25.0%
Depreciación y amortización	31	20	55.0%
Gastos operativos	762	598	27.4%
Pérdida Operativa	(31)	(31)	0.0%
Ingresos financieros	7	1	600.0%
Costos financieros	(58)	(47)	23.4%
(Pérdida) ganancia cambiaria, neta	(14)	13	N/A
Resultado integral de financiamiento	(65)	(33)	97.0%
Pérdida antes de impuesto a la utilidad	(96)	(65)	47.7%
Beneficio de impuestos a la utilidad	25	16	56.3%
Pérdida neta	(71)	(49)	44.9%

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

Conciliación de ingresos totales por servicios adicionales por pasajero

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

Cifras no auditadas (En millones de dólares estadounidenses)	Tres meses terminados el 31 de marzo de 2023	Tres meses terminados el 31 de marzo de 2022	Variación
Otros ingresos pasajero	314	219	43.4%
Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero	30	25	20.0%
Ingresos totales por servicios adicionales	344	245	40.4%
Pasajeros reservados (miles) ⁽¹⁾	8,186	6,989	17.1%
Ingresos totales por servicios adicionales por pasajero	42	35	20.2%

(1) Incluye itinerado y charter

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

Estados Consolidados de Posición Financiera

	Al 31 de marzo de 2023 No Auditado	Al 31 de diciembre de 2022 Auditado
(En millones de dólares estadounidenses)		
Activos		
Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido	704	712
Cuentas por cobrar, neto	285	240
Inventarios	15	16
Pagos anticipados y otros activos circulantes	41	33
Activos mantenidos para la venta	-	1
Depósitos en garantía	54	64
Total del activo circulante	1,099	1,066
Refacciones rotables, mobiliario y equipo, neto	562	479
Activos por derecho de uso, neto	2,210	2,181
Activos intangibles, neto	12	13
Instrumentos financieros derivados	2	2
Impuestos a la utilidad diferido	246	208
Depósitos en garantía	497	484
Otros activos a largo plazo	37	35
Total del activo no circulante	3,566	3,402
Total del activos	4,665	4,468
Pasivos		
Ventas de transportación no volada	444	346
Cuentas por pagar	177	209
Pasivos acumulados	192	188
Pasivos por arrendamiento	345	336
Otros impuestos y contribuciones por pagar	319	218
Impuestos a la utilidad por pagar	11	6
Deuda financiera	155	112
Otros pasivos	6	5
Total del pasivo a corto plazo	1,649	1,420
Deuda financiera	149	161
Pasivos acumulados	15	14
Pasivos por arrendamiento	2,403	2,373
Otros pasivos	259	244
Beneficios a empleados	12	11
Impuestos a la utilidad diferido	14	10
Total del pasivo a largo plazo	2,852	2,813
Total del pasivo	4,501	4,233
Patrimonio		
Capital social	248	248
Acciones en tesorería	(13)	(13)
Aportaciones para futuros aumentos de capital	-	-
Reserva legal	17	17
Resultado por prima en suscripción de acciones	284	283
Deficit acumuladas	(227)	(156)
Pérdidas acumuladas de otras partidas integrales	(145)	(144)
Total del patrimonio	164	235
Total del pasivo y patrimonio	4,665	4,468

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

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

Cifras no auditadas (En millones de dólares estadounidenses)	Tres meses terminados el 31 de marzo de 2023	Tres meses terminados el 31 de marzo de 2022
Flujos netos de efectivo provenientes de actividades de operación	208	196
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión	(109)	(6)
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de financiamiento*	(110)	(183)
(Disminución) incremento de efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido	(11)	7
Diferencias netas por tipo de cambio en el efectivo	3	2
Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido al inicio del periodo	712	741
Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido al final del periodo	704	750

*Incluye pagos de arrendamiento de aeronaves por \$127 millones y \$112 millones para el periodo de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2023 y 2022, respectivamente.