

Volaris Anuncia Resultados Financieros del Cuarto Trimestre y Año Completo 2022

Ciudad de México, México, 21 de febrero 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 cuarto trimestre y año completo de 2022¹.

Datos relevantes del cuarto trimestre de 2022²

(Todas las métricas se comparan con el 4T 2021 a menos que se indique lo contrario)

- Los **ingresos operativos totales** se ubicaron en \$820 millones, un aumento de 22%. Los **ingresos totales en términos de asiento por milla disponible (TRASM por sus siglas en inglés)** aumentaron 2.1%, ubicándose en \$8.63 centavos de dólar.
- La **capacidad (medida en ASMs)** incrementó 18%, ubicándose en 9.5 mil millones.
- Los **gastos operativos** totalizaron en \$760 millones, representando 93% de los ingresos operativos totales.
- Los **gastos operativos en términos de asiento por milla disponible (CASM por sus siglas en inglés)** aumentaron 21% a \$8.00 centavos de dólar. El costo económico promedio de combustible por galón incrementó 45%, ubicándose en \$3.71 por galón.
- **CASM ex combustible** incrementó 7.9%, para ubicarse en \$4.39 centavos de dólar.
- **CASM ajustado ex combustible** incrementó 4.5%, ubicándose en \$4.10 centavos de dólar.
- La **utilidad neta** se ubicó en \$28 millones. La utilidad por acción fue de \$0.02, mientras que la utilidad por ADS (American Depositary Shares) fue de \$0.24 dólares.
- La **UAFIDAR** totalizó en \$207 millones, una disminución de 17%.
- **Margen UAFIDAR** de 25.2%, una reducción de 11.7 puntos porcentuales.
- El **efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido** al final del periodo totalizó en \$712 millones, representando 25% de los ingresos operativos totales de los últimos doce meses.
- La razón de **deuda neta a U12M UAFIDAR** fue de 3.9 veces.

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

² Al 1 de enero de 2022, todas las cifras se expresan en dólares estadounidenses.



Datos relevantes del año completo de 2022³

(Todas las métricas se comparan con el año 2021 a menos que se indique lo contrario)

- Los **ingresos operativos totales** se ubicaron en \$2,847 millones, un aumento de 29%. Los **ingresos totales en términos de asiento por milla disponible (TRASM** por sus siglas en inglés) aumentaron 2.1%, ubicándose en \$8.07 centavos.
- La **capacidad** (medida en **ASMs**) incrementó 26%, ubicándose en 35.3 mil millones.
- Los **gastos operativos** totalizaron en \$2,803 millones, representando 98% de los ingresos operativos totales.
- Los **gastos operativos en términos de asiento por milla disponible (CASM** por sus siglas en inglés) aumentaron 23%, ubicándose en \$7.95 centavos de dólar. El costo económico promedio de combustible por galón incrementó 68%, ubicándose en \$3.80 por galón.
- **CASM ex combustible** incrementó 0.3%, para ubicarse en \$4.26 centavos de dólar.
- **CASM ajustado ex combustible** disminuyó 0.4%, ubicándose en \$3.97 centavos de dólar.
- La **pérdida neta** se ubicó en \$30 millones. La pérdida por acción fue de \$0.03, mientras que la pérdida por ADS (American Depositary Shares) fue de \$0.26 dólares.
- La **UAFIDAR** totalizó en \$586 millones, una disminución de 27%.
- **Margen UAFIDAR** de 20.6%, una reducción de 16.1 puntos porcentuales.

"El año 2022 marcó un punto de inflexión importante para Volaris, ya que demostramos nuestra capacidad para cumplir con las expectativas financieras clave que están bajo nuestro control. Adaptamos nuestra organización para obtener resultados destacados en términos de ingresos y expandir nuestra capacidad en un 26%, al tiempo que logramos mantener nuestros gastos controlables prácticamente estables. Además, gracias a una disminución del 0.4% en nuestro CASM ajustado (excluyendo el combustible), pudimos hacer frente a la importante volatilidad económica que caracterizó el periodo. Aunque el aumento del 68% en los costos del combustible afectó nuestra rentabilidad a corto plazo, la disciplina y enfoque que mostró nuestro equipo a lo largo de este año desafiante son una muestra de por qué estamos posicionados para liderar el mercado de viajes aéreos en México en la próxima década como la principal aerolínea de ultra bajo costo a nivel global", explicó Enrique Beltranena, Presidente y CEO de la empresa.

³ Al 1 de enero de 2022, todas las cifras se expresan en dólares estadounidenses.

Resultados operativos y financieros al cuarto trimestre y año completo 2022⁴

(Todas las métricas se comparan con el 4T y año 2021 a menos que se indique lo contrario)

Datos Financieros Consolidados	Cuarto Trimestre			Año Completo		
	2022	2021	Var.	2022	2021	Var.
Ingresos operativos totales (millones)	820	671	22%	2,847	2,200	29%
TRASM (centavos)	8.63	8.45	2.1%	8.07	7.91	2.1%
ASMs (millones, itinerado y charter)	9,504	8,022	18%	35,281	28,097	26%
Factor de ocupación (itinerado, RPMs/ASMs)	87.3%	86.9%	0.5 pp	85.6%	84.7%	0.9 pp
Pasajeros (miles, itinerado y charter)	8,475	7,281	16%	31,051	24,405	27%
Flota (final del periodo)	117	101	16	117	101	16
Gastos operativos totales (millones)	760	526	44%	2,803	1,803	55%
CASM (centavos)	8.00	6.59	21%	7.95	6.45	23%
CASM ex combustible (centavos)	4.39	4.07	7.9%	4.26	4.25	0.3%
CASM ajustado ex (centavos) ⁽¹⁾⁽²⁾	4.10	3.93	4.5%	3.97	3.99	(0.4%)
Utilidad operativa (UAFIR) (millones)	60	145	(59%)	44	397	(89%)
% Margen UAFIR	7.3%	21.6%	(14.3 pp)	1.5%	18.0%	(16.5 pp)
Utilidad (pérdida) neta (millones)	28	(10)	N/A	(30)	106	N/A
% Margen utilidad (pérdida) neta	3.4%	(1.5%)	4.9 pp	(1.1%)	4.8%	(5.9 pp)
UAFIDAR (millones)	207	248	(17%)	586	807	(27%)
% Margen UAFIDAR	25.2%	37.0%	(11.7 pp)	20.6%	36.7%	(16.1 pp)
Deuda neta a U12M UAFIDAR	3.9x	2.5x	1.4x	3.9x	2.5x	1.4x

*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	Cuarto trimestre			Año Completo		
	2022	2021	Var.	2022	2021	Var.
CASM (\$ centavos de dólar)	8.00	6.59	21%	7.95	6.45	23%
- Gasto de combustible, neto	3.60	2.52	43%	3.68	2.20	150%
CASM ex combustible	4.39	4.07	7.9%	4.26	4.25	0.3%
- Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo ⁵	0.36	0.18	97%	0.35	0.30	19%
- Ganancias por ventas y arrendamiento en vía de regreso	(0.07)	(0.04)	98%	(0.06)	(0.03)	75%
CASM ajustado ex combustible	4.10	3.93	4.5%	3.97	3.99	-0.4%

⁴ Al 1 de enero de 2022, todas las cifras se expresan en dólares estadounidenses.

⁵ Gastos de devolución de aeronaves.



Cuarto trimestre 2022

Los **ingresos operativos totales** en el trimestre se ubicaron en \$820 millones, un aumento de 22%, debido a una mayor capacidad y sólidos factores de ocupación. Asimismo, la demanda se mantuvo fuerte a lo largo del trimestre con curvas de reserva saludables a pesar de los factores adversos registrados en los mercados donde opera la Compañía

Volaris transportó 8.5 millones de pasajeros en el trimestre, un incremento de 16%. Los pasajeros nacionales e internacionales aumentaron 14% y 26%, 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 87.3%, 0.5 puntos porcentuales por arriba del mismo periodo de 2021.

TRASM incrementó 2.1%, posicionándose en \$8.63 centavos en el trimestre. La tarifa base promedio fue de \$55, con un incremento de 2.5%. Los ingresos totales por servicios adicionales por pasajero fueron de \$41, incrementando 5.1%. Los ingresos totales por servicios adicionales representaron el 42% del total de los ingresos operativos, al mismo nivel del cuarto trimestre 2021. Por último, los ingresos totales por pasajero aumentaron 3.9%, al ubicarse en \$97.

Los **gastos operativos totales** fueron de \$760 millones, representando 93% de los ingresos operativos totales, comparado con 78% durante el mismo periodo de 2021; incrementando 15 puntos porcentuales, como resultado del aumento en el costo del combustible y a la aceleración de nuestro plan de renovación de la flota.

El **CASM** se ubicó a \$8.00 centavos de dólar, un incremento de 21% contra el mismo periodo de 2021. El costo económico promedio de combustible por galón incrementó 45%, ubicándose en \$3.71 por galón en el periodo.

El **CASM ex combustible** aumentó 7.9%, situándose en \$4.39 centavos de dólar y el **CASM ajustado ex combustible** incrementó 4.5%, ubicándose en \$4.10 centavos de dólar.

El **resultado integral de financiamiento** representó un gasto de \$32 millones en el cuarto trimestre del 2022, comparado con \$174 millones en el mismo periodo de 2021.

En el cuarto trimestre, el tipo de cambio promedio fue de Ps.19.70 por dólar, una apreciación de 5.0% en comparación con el tipo de cambio promedio del cuarto trimestre de 2021. Al final del trimestre, el tipo de cambio fue de Ps.19.36 pesos por dólar.

La **utilidad neta** en el trimestre se situó en \$28 millones, con una utilidad por acción de Ps.0.02 y una utilidad por ADS (American Depositary Shares) de \$0.24 dólares. En el mismo periodo de 2021, Volaris registró una pérdida neta de \$10 millones con una pérdida por acción de \$0.01 y una pérdida por ADS (American Depositary Shares) de \$0.09 dólares.



La **UAFIDAR** totalizó en \$207 millones en el trimestre, una disminución de 17%, impactado de forma negativa debido al aumento de los precios de combustible. El **margen UAFIDAR** se ubicó en 25.2%, una disminución de 11.7 puntos porcentuales.

Balance, liquidez y asignación de capital

Para el cuarto trimestre 2022, el flujo de efectivo neto proveniente de las actividades operativas fue de \$168 millones, mientras que las salidas de efectivo en actividades de inversión y financiamiento fueron de \$104 millones y \$102 millones, respectivamente.

Año completo 2022

Para el año completo 2022, Volaris reportó **ingresos operativos totales** por \$2,847 millones, un incremento de 29% en comparación con los niveles de 2021. Volaris transportó 31.1 millones de pasajeros, un incremento de 27%, mientras que la capacidad total del año, en términos de millas por asiento disponibles (**ASMs** por sus siglas en inglés) aumentó 26%, ubicándose en 35.3 mil millones.

El factor de ocupación alcanzó 85.6%, un incremento de 0.9 puntos porcentuales comparado con 2021.

TRASM incrementó 2.1%, posicionándose en \$8.07 centavos en el año. La tarifa base promedio fue de \$54, con un incremento de 3.1%. Los ingresos totales por servicios adicionales por pasajero fueron de \$38, disminuyendo 2.5%. Los ingresos totales por servicios adicionales representaron el 41% del total de los ingresos operativos. Por último, los ingresos totales por pasajero aumentaron 0.7%, ubicándose en \$92.

Los **gastos operativos totales** fueron de \$2,803 millones, representando 98% de los ingresos operativos totales, comparado con 82% durante el mismo periodo de 2021; incrementando 16 puntos porcentuales, como resultado del aumento en el costo del combustible.

El **CASM** tuvo un incremento de 23%, ubicándose en \$7.95 centavos de dólar. El costo económico promedio de combustible se ubicó en \$3.80 por galón, incrementando 68%, en comparación con los niveles de 2021.

El **CASM ex combustible** aumentó 0.3%, situándose en \$4.26 centavos de dólar y el **CASM ajustado ex combustible** disminuyó 0.4%, ubicándose en \$3.97 centavos de dólar.

El **resultado integral de financiamiento** representó un gasto de \$170 millones en comparación con un gasto de \$260 millones registrada en 2021. El tipo de cambio promedio fue de Ps.20.12 por dólar, una apreciación de 0.8% en comparación con el 2021. Al final del periodo, el tipo de cambio fue de Ps.19.36 pesos por dólar.

El beneficio por **impuesto a la utilidad** para el año 2022 fue de \$96 millones, comparado con un gasto registrado de \$31 millones en 2021.



Para el año 2022, Volaris reportó una **pérdida neta** de \$30 millones, con una pérdida por acción de \$0.03 y una pérdida por ADS de \$0.26 dólares.

La **UAFIDAR** totalizó en \$586 millones, una disminución del 27% en comparación con 2021, impactado principalmente por el aumento de los costos de combustible. El **margen UAFIDAR** fue de 20.6%, una disminución de 16.1 puntos porcentuales.

Balance, liquidez y asignación de capital

Al 31 de diciembre de 2022, el efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido se ubicó en \$712 millones de dólares, representando 25% de los ingresos operativos totales de los últimos doce meses.

Para el año 2022, el flujo de efectivo neto proveniente de las actividades de operación fue de \$614 millones, mientras que las salidas de efectivo usadas en actividades de inversión y financiamiento fueron de \$131 millones y \$513 millones, respectivamente.

La deuda financiera y los pasivos de arrendamiento totalizaron en \$273 millones y \$2,709 millones respectivamente, menos \$712 millones de efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido, dando como resultado una deuda neta de \$2,270 millones.

La **razón de deuda neta a U12M UAFIDAR** fue de 3.9 veces, comparado 2.5 veces con el mismo periodo de 2021 y 3.4 veces con el tercer trimestre de 2022.

Proyecciones para 2023

La Compañía espera continuar con sus planes de crecimiento a pesar de los retos macroeconómicos y geopolíticos globales, al tiempo que atiende la sólida demanda que se observa en su red actual.

Para el año 2023, la Compañía espera:

	2023E	2022
Proyecciones 2023		
Crecimiento de capacidad (ASMs)	~10%*	26%
Ingresos operativos	\$3.2 a \$3.4 mil millones	\$2.8 mil millones
CASM ex combustible	\$4.6 a \$4.8 centavos	\$4.26 centavos
Margen UAFIDAR	29% a 31%	20.6%
Razón deuda neta a U12M UAFIDAR	≤2.5 veces	3.9 veces

* Considera los retrasos esperados por parte de los fabricantes de aeronaves y la disponibilidad de motores de repuesto.

Para el año completo 2023, se estima un CAPEX (*Capital Expenditure*) de alrededor de \$300 millones, neto de financiamiento de pagos anticipados para compra aeronaves. Esta proyección asume un tipo de cambio promedio USD/MXN de Ps.19.25 a Ps.19.75 y un precio promedio del combustible en la Costa del Golfo de los Estados Unidos de \$3.00 a \$3.10 por galón para todo el año; también espera que no haya impactos significativos e inesperados relacionadas por COVID-19, factores macroeconómicos u otros impactos negativos en el negocio.



La perspectiva de la Compañía para el año 2022 se basa en una serie de suposiciones, incluidas las anteriores, que están sujetas a cambios y pueden estar fuera del control de la Compañía. Si los resultados reales difieren de estos supuestos, las expectativas de la Compañía pueden cambiar. No hay garantías de que Volaris logre estos resultados.

Flota

Durante el cuarto trimestre, Volaris agregó cuatro aviones A321neo y un A320neo a su flota, lo que elevó el número total de aviones a 117 a partir del 31 de diciembre de 2022. La flota se componía de cuatro A319, 88 A320 y 25 A321, con una edad promedio de 5,4 años y una capacidad de asientos promedio de 192 pasajeros por avión. Del total de la flota, el 54% de los aviones eran modelos New Engine Option (NEO). Volaris tiene planes de aumentar su flota a aproximadamente 125 aviones para fines de 2023.

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:	Miércoles 22 febrero de 2023
Hora:	9:00 am Ciudad de México / 10:00 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:	7384483
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 200 y su flota de 4 a 121 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 once 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”, “continua”, “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.

Indicadores financieros y operativos*

(Todas las métricas se comparan con 2021 a menos que se indique lo contrario)

Cifras no auditadas (En dólares estadounidenses a menos que se indique lo contrario)	Tres meses terminados el 31 de diciembre de 2022	Tres meses terminados el 31 de diciembre de 2021	Variación
Ingresos operativos totales (millones)	820	671	22.2%
Gastos operativos (millones)	760	526	44.5%
Utilidad de operación (millones)	60	145	(58.6%)
Margen de utilidad operativa	7.3%	21.6%	(14.3 pp)
Depreciación y amortización (millones)	114	88	29.5%
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo (millones)	34	15	126.7%
Utilidad (pérdida) neta (millones)	28	(10)	N/A
Margen de utilidad (pérdida) neta	3.4%	(1.5%)	4.9 pp
Ganancia (pérdida) por acción:			
Básica	0.02	(0.01)	N/A
Diluida	0.02	(0.01)	N/A
Ganancia (pérdida) por ADS:			
Básica	0.24	(0.09)	N/A
Diluida	0.24	(0.09)	N/A
Promedio ponderado de acciones en circulación**:			
Básica	1,165,976,677	1,165,976,677	0.0%
Diluida	1,165,976,677	1,165,976,677	0.0%
Asientos disponibles por milla (ASMs) (millones) ⁽¹⁾	9,504	8,022	18.5%
Doméstico	6,571	5,652	16.3%
Internacional	2,933	2,370	23.7%
Pasajeros por milla (RPMs) (millones) ⁽¹⁾	8,300	6,968	19.1%
Doméstico	5,831	5,076	14.9%
Internacional	2,469	1,892	30.5%
Factor de ocupación ⁽²⁾	87.3%	86.9%	0.5 pp
Doméstico	88.7%	89.8%	(1.1 pp)
Internacional	84.2%	79.8%	4.4 pp
Ingresos operativos totales por ASM (TRASM) (centavos) ⁽¹⁾⁽⁴⁾	8.63	8.45	2.1%
Ingresos totales por servicios adicionales por pasajero ⁽³⁾⁽⁴⁾	41	39	5.1%
Total de ingresos operativos por pasajero ⁽⁴⁾	97	93	3.9%
Gastos operativos por ASM (CASM) (centavos) ⁽¹⁾⁽⁴⁾	8.00	6.59	21.3%
CASM ex combustible (centavos) ⁽¹⁾⁽⁴⁾	4.39	4.07	7.9%
CASM ajustado ex combustible (centavos) ⁽¹⁾⁽⁴⁾⁽⁶⁾	4.10	3.93	4.5%
Pasajeros reservados (miles) ⁽¹⁾	8,475	7,281	16.4%
Despegues ⁽¹⁾	50,950	44,473	14.6%
Horas bloque ⁽¹⁾	131,860	111,656	18.1%
Galones de combustible consumidos (millones)	91.9	79.0	16.3%
Costo económico promedio de combustible por galón ⁽⁴⁾⁽⁵⁾	3.71	2.56	45.0%
Aeronaves al final del periodo	117	101	16
Utilización diaria promedio por aeronave (horas bloque)	13.29	13.31	(0.2%)
Tipo de cambio promedio	19.70	20.75	(5.0%)
Tipo de cambio al final del periodo	19.36	20.58	(5.9%)

* Al 1 de enero de 2022, todas las cifras se expresan en dólares estadounidenses.

**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.

(5) No incluye el IVA no acreditable

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

(4) Excluye instrumentos financieros no derivados.

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

Indicadores financieros y operativos*

(Todas las métricas se comparan con 2021 a menos que se indique lo contrario)

Cifras no auditadas (En dólares estadounidenses a menos que se indique lo contrario)	Doce meses terminados el 31 de diciembre de 2022	Doce meses terminados el 31 de diciembre de 2021	Variación
Ingresos operativos totales (millones)	2,847	2,200	29.4%
Gastos operativos (millones)	2,803	1,803	55.5%
Utilidad de operación (millones)	44	397	(88.9%)
Margen de utilidad operativa	1.5%	18.0%	(16.5 pp)
Depreciación y amortización (millones)	417	326	27.9%
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo (millones)	125	83	50.6%
Pérdida (utilidad) neta (millones)	(30)	106	N/A
Margen de (pérdida) utilidad neta	(1.1%)	4.8%	(5.9 pp)
(Pérdida) ganancia por acción:			
Básica	(0.03)	0.09	N/A
Diluida	(0.03)	0.09	N/A
(Pérdida) ganancia por ADS:			
Básica	(0.26)	0.91	N/A
Diluida	(0.26)	0.91	N/A
Promedio ponderado de acciones en circulación**:			
Básica	1,165,976,677	1,165,976,677	0.0%
Diluida	1,165,976,677	1,165,976,677	0.0%
Asientos disponibles por milla (ASMs) (millones) ⁽¹⁾	35,281	28,097	25.6%
Doméstico	24,604	20,099	22.4%
Internacional	10,676	7,997	33.5%
Pasajeros por milla (RPMs) (millones) ⁽¹⁾	30,191	23,802	26.8%
Doméstico	21,623	17,470	23.8%
Internacional	8,569	6,332	35.3%
Factor de ocupación ⁽²⁾	85.6%	84.7%	0.9 pp
Doméstico	87.9%	86.9%	1.0 pp
Internacional	80.3%	79.2%	1.1 pp
Ingresos operativos totales por ASM (TRASM) (centavos) ⁽¹⁾⁽⁴⁾	8.07	7.91	2.1%
Ingresos totales por servicios adicionales por pasajero ⁽³⁾⁽⁴⁾	38	39	(2.5%)
Total de ingresos operativos por pasajero ⁽⁴⁾	92	91	0.7%
Gastos operativos por ASM (CASM) (centavos) ⁽¹⁾⁽⁴⁾	7.95	6.45	23.2%
CASM ex combustible (centavos) ⁽¹⁾⁽⁴⁾	4.26	4.25	0.3%
CASM ajustado ex combustible (centavos) ⁽¹⁾⁽⁴⁾⁽⁶⁾	3.97	3.99	(0.4%)
Pasajeros reservados (miles) ⁽¹⁾	31,051	24,405	27.2%
Despegues ⁽¹⁾	193,050	153,913	25.4%
Horas bloque ⁽¹⁾	494,475	386,752	27.9%
Galones de combustible consumidos (millones)	340.1	273.5	24.3%
Costo económico promedio de combustible por galón ⁽⁴⁾⁽⁵⁾	3.80	2.26	67.9%
Aeronaves al final del periodo	117	101	16
Utilización diaria promedio por aeronave (horas bloque)	13.28	12.53	6.0%
Tipo de cambio promedio	20.12	20.28	(0.8%)
Tipo de cambio al final del periodo	19.36	20.58	(5.9%)

* Al 1 de enero de 2022, todas las cifras se expresan en dólares estadounidenses.

**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.

(5) No incluye el IVA no acreditable

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

(4) Excluye instrumentos financieros no derivados.

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

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

Estados Consolidados de Resultados*
(Todas las métricas se comparan con 2021 a menos que se indique lo contrario)

Cifras no auditadas (En millones de dólares estadounidenses)	Tres meses terminados el 31 de diciembre de 2022	Tres meses terminados el 31 de diciembre de 2021	Variación
Ingresos operativos:			
Ingresos pasajero	792	653	21.3%
Ingresos tarifa	470	394	19.3%
Otros ingresos pasajero	322	259	24.3%
Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero	28	25	12.0%
Otros ingresos no relacionados con el ingreso pasajero	23	22	4.5%
Carga	5	3	66.7%
Instrumentos financieros no derivados	-	(7)	(100.0%)
Total de ingresos operativos	820	671	22.2%
Otros ingresos operativos	(7)	(3)	133.3%
Gasto de combustible, neto ⁽¹⁾	343	199	72.4%
Gastos de navegación, aterrizaje y despegue	102	84	21.4%
Depreciación de activos por derecho de uso	84	69	21.7%
Salarios y beneficios	79	72	9.7%
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	42	26	61.5%
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo	34	15	126.7%
Otros gastos operativos	30	19	57.9%
Gastos de mantenimiento	23	26	(11.5%)
Depreciación y amortización	30	19	57.9%
Gastos operativos	760	526	44.5%
Utilidad de operación	60	145	(58.6%)
Ingresos financieros	7	1	600.0%
Costos financieros	(55)	(43)	27.9%
Ganancia (pérdida) cambiaria, neta	16	(132)	N/A
Resultado integral de financiamiento	(32)	(174)	(81.6%)
Utilidad (pérdida) antes de impuesto a la utilidad	28	(29)	N/A
Beneficio de impuestos a la utilidad	-	19	(100.0%)
Utilidad (pérdida) neta	28	(10)	N/A

* Al 1 de enero de 2022, todas las cifras se expresan en dólares estadounidenses.

(1) Las cifras del cuarto trimestre 2021 incluyen un beneficio de los instrumentos financieros no derivados por un importe de \$3 millones.

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

Estados Consolidados de Resultados*

(Todas las métricas se comparan con 2021 a menos que se indique lo contrario)

Cifras no auditadas (En millones de dólares estadounidenses)	Doce meses terminados el 31 de diciembre de 2022	Doce meses terminados el 31 de diciembre de 2021	Variación
Ingresos operativos:			
Ingresos pasajero	2,739	2,133	28.4%
Ingresos tarifa	1,661	1,266	31.2%
Otros ingresos pasajero	1,078	867	24.3%
Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero	108	88	22.7%
Otros ingresos no relacionados con el ingreso pasajero	93	77	20.8%
Carga	15	11	36.4%
Instrumentos financieros no derivados	-	(21)	(100.0%)
Total de ingresos operativos	2,847	2,200	29.4%
Otros ingresos operativos	(25)	(11)	127.3%
Gasto de combustible, neto ⁽¹⁾	1,299	609	113.3%
Gastos de navegación, aterrizaje y despegue	379	297	27.6%
Depreciación de activos por derecho de uso	320	269	19.0%
Salarios y beneficios	283	239	18.4%
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo	125	83	50.6%
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	124	97	27.8%
Otros gastos operativos	103	67	53.7%
Gastos de mantenimiento	98	96	2.1%
Depreciación y amortización	97	57	70.2%
Gastos operativos	2,803	1,803	55.5%
Utilidad de operación	44	397	(88.9%)
Ingresos financieros	13	4	225.0%
Costos financieros	(193)	(139)	38.8%
Utilidad (pérdida) cambiaria, neta	10	(125)	N/A
Resultado integral de financiamiento	(170)	(260)	(34.6%)
(Pérdida) utilidad antes de impuesto a la utilidad	(126)	137	N/A
Beneficio (gasto) de impuestos a la utilidad	96	(31)	N/A
(Pérdida) utilidad neta	(30)	106	N/A

* Al 1 de enero de 2022, todas las cifras se expresan en dólares estadounidenses.

(1) Las cifras del cuarto trimestre 2021 incluyen un beneficio de los instrumentos financieros no derivados por un importe de \$9 millones.

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

Conciliación de ingresos totales por servicios adicionales por pasajero*
(Todas las métricas se comparan con 2021 a menos que se indique lo contrario)

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 diciembre de 2022	Tres meses terminados el 31 de diciembre de 2021	Variación
Otros ingresos pasajero	322	259	24.3%
Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero	23	22	4.5%
Ingresos totales por servicios adicionales	345	281	22.8%
Pasajeros reservados (miles) ⁽¹⁾	8,475	7,281	16.4%
Ingresos totales por servicios adicionales por pasajero	41	39	5.1%

* Al 1 de enero de 2022, todas las cifras se expresan en dólares estadounidenses.

(1) Incluye itinerado y charter

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

Conciliación de ingresos totales por servicios adicionales por pasajero*
(Todas las métricas se comparan con 2021 a menos que se indique lo contrario)

La siguiente tabla muestra información detallada de los doce meses del año sobre los componentes del ingreso total por servicios adicionales:

Cifras no auditadas (En millones de dólares estadounidenses)	Doce meses terminados el 31 de diciembre de 2022	Doce meses terminados el 31 de diciembre de 2021	Variación
Otros ingresos pasajero	1,078	867	24.3%
Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero	93	77	20.8%
Ingresos totales por servicios adicionales	1,171	944	24.0%
Pasajeros reservados (miles) ⁽¹⁾	31,051	24,405	27.2%
Ingresos totales por servicios adicionales por pasajero	38	39	(2.5%)

* Al 1 de enero de 2022, todas las cifras se expresan en dólares estadounidenses.

(1) Incluye itinerado y charter

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

Estados Consolidados de Posición Financiera*
(Todas las métricas se comparan con 2021 a menos que se indique lo contrario)

Cifras no auditadas (En millones de dólares estadounidenses)	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
Activos		
Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido	712	741
Cuentas por cobrar, neto	240	106
Inventarios	16	14
Pagos anticipados y otros activos circulantes	33	38
Activos mantenidos para la venta	1	-
Depósitos en garantía	64	79
Total del activo circulante	1,066	978
Refacciones rotables, mobiliario y equipo, neto	479	455
Activos por derecho de uso	2,181	1,917
Activos intangibles, neto	13	13
Instrumentos financieros derivados	2	1
Impuestos a la utilidad diferido	257	141
Depósitos en garantía	484	455
Otros activos a largo plazo	35	24
Total del activo no circulante	3,451	3,006
Total del activos	4,517	3,984
Pasivos		
Ventas de transportación no volada	346	304
Cuentas por pagar	210	119
Pasivos acumulados	188	177
Pasivos por arrendamiento	336	284
Otros impuestos y contribuciones por pagar	218	131
Impuestos a la utilidad por pagar	6	4
Deuda financiera	112	197
Otros pasivos	5	35
Total del pasivo a corto plazo	1,421	1,251
Deuda financiera	161	108
Pasivos acumulados	13	2
Pasivos por arrendamiento	2,373	2,128
Otros pasivos	244	167
Beneficios a empleados	11	4
Impuestos a la utilidad diferido	17	11
Total del pasivo a largo plazo	2,819	2,420
Total del pasivo	4,240	3,671
Patrimonio		
Capital social	248	248
Acciones en tesorería	(13)	(9)
Contribuciones para futuros aumentos de capital	-	-
Reserva legal	17	17
Resultado en suscripción de acciones	283	281
Pérdidas acumuladas	(106)	(76)
Otras partidas de pérdida integral acumuladas	(152)	(148)
Total del patrimonio	277	313
Total del pasivo y patrimonio	4,517	3,984
Promedio ponderado de acciones en circulación**	1,165,976,677	1,165,976,677

* Al 1 de enero de 2022, todas las cifras se expresan en dólares estadounidenses.

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

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

Estados Consolidados de Flujo de Efectivo – Información de Flujo de Efectivo*
(Todas las métricas se comparan con 2021 a menos que se indique lo contrario)

Cifras no auditadas (En millones de dólares estadounidenses)	Tres meses terminados el 31 de diciembre de 2022	Tres meses terminados el 31 de diciembre de 2021
Flujos netos de efectivo provenientes de actividades de operación	168	248
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión	(104)	(68)
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de financiamiento ⁽¹⁾	(102)	(90)
(Disminución) incremento de efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido	(38)	90
Diferencias netas por tipo de cambio en el efectivo	-	27
Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido al inicio del periodo	750	624
Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido al final del periodo	712	741

* Al 1 de enero de 2022, todas las cifras se expresan en dólares estadounidenses.

(1) Incluye pagos de arrendamiento de aeronaves por \$117 millones y \$126 millones para el periodo de tres meses finalizado el 31 de diciembre de 2022 y 2021, respectivamente.

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

Estados Consolidados de Flujo de Efectivo – Información de Flujo de Efectivo*
(Todas las métricas se comparan con 2021 a menos que se indique lo contrario)

Cifras no auditadas (En millones de dólares estadounidenses)	Doce meses terminados el 31 de diciembre de 2022	Doce meses terminados el 31 de diciembre de 2021
Flujos netos de efectivo provenientes de actividades de operación	614	786
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión	(131)	(135)
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de financiamiento ⁽¹⁾	(513)	(435)
(Disminución) incremento de efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido	(30)	216
Diferencias netas por tipo de cambio en el efectivo	1	19
Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido al inicio del año	741	506
Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido al final del año	712	741

* Al 1 de enero de 2022, todas las cifras se expresan en dólares estadounidenses.

(1) Incluye pagos de arrendamiento de aeronaves por \$449 millones y \$459 millones para el periodo de seis meses finalizado el 31 de diciembre de 2022 y 2021, respectivamente.