

ACONTECIMIENTOS RECIENTES

La discusión incluida en el presente documento de los resultados de operaciones de Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. (a la que nos referimos como “Volaris”, la “Sociedad” o “nosotros”) para los nueve meses que terminan el 30 de septiembre de 2020 y 2019 debe leerse conjuntamente con nuestro Reporte Anual para el ejercicio fiscal que terminó el 31 de diciembre de 2019, el 28 de abril de 2020 y los estados financieros intermedios no auditados al 30 de septiembre de 2020 y para los períodos de nueve meses que terminan el 30 de septiembre de 2020 y 2019.

Actualización de los efectos de la Pandemia de COVID-19

La pandemia de SARS-CoV-2 (“COVID-19”) ha reducido drásticamente la demanda de viajes aéreos y ha causado importantes trastornos y volatilidad en los mercados financieros mundiales, lo que ha dado lugar a 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 la pandemia de COVID-19 en el comercio internacional (incluidas las afectaciones a la cadena de suministro y los niveles de exportación), los viajes, las restricciones a la capacidad de acceso a nuestras instalaciones o aeronaves, la necesidad de recopilar datos adicionales sobre los 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 líneas aéreas, que pueden tener un efecto desestabilizador en los mercados financieros y la actividad económica.

Desde el punto de vista macroeconómico, el impacto de la pandemia de COVID-19 en México es incierto. Las estimaciones iniciales del Banco de México previas a COVID-19 indicaban que se preveía que el PIB de México crecería entre el 0.5% y el 1.5% en 2020. En el último informe trimestral del Banco de México, las expectativas del PIB de México se basan en un escenario central de pandemia COVID-19 en el que se prevé que el PIB de México se contraiga aproximadamente un 8.7% en 2020. El estancamiento económico, la depreciación del peso, la contracción de la demanda y la disminución de los niveles de ingresos y el aumento de los niveles de desempleo podrían dar lugar a una disminución de la demanda de pasajeros y a una reducción de los ingresos netos a largo plazo, incluso después de que se levanten las posibles restricciones de viaje y los cierres de fronteras relacionados con COVID-19. Por ejemplo, según el Instituto Mexicano del Seguro Social, para el período comprendido entre el 30 de marzo de 2020 y el 30 de septiembre de 2020, se perdieron 780,751 empleos formales en México. Además, la pandemia de COVID-19 también ha dado lugar a una mayor volatilidad en los mercados financieros locales e internacionales y en los indicadores económicos, como los tipos de cambio, las tasas de interés, los márgenes de crédito y los precios de los productos. Toda perturbación o movimiento inesperado de esos factores del mercado podría dar lugar a pérdidas financieras adicionales.

La pandemia de COVID-19 ha tenido un impacto negativo en la industria aérea mexicana, particularmente en términos de tráfico de pasajeros. En la siguiente tabla se muestra el tráfico de pasajeros de la industria aeronáutica mexicana en cada uno de los tres primeros trimestres de 2020 en comparación con los mismos tres primeros trimestres de 2019, según lo informado por la Agencia Federal de Aviación Civil (“AFAC”):

	<u>2019</u>	<u>2020</u>	<u>Variación</u>
		(En miles, excepto por el %)	
Primer Trimestre	15,753.9	15,229.4	(3.3%)
Segundo Trimestre	17,966.2	1,868.5	(89.6%)
Tercer Trimestre	18,427.2	6,983.7	(62.1%)
Total	52,147.3	24,081.6	(53.8%)

En cuanto al impacto sobre la Sociedad, redujimos nuestra capacidad en comparación con los mismos meses de 2019, según lo medido en asientos disponibles por millas de (“ASMs”, por sus siglas en inglés), en aproximadamente un 82% para el mes de abril, aproximadamente un 88% para el mes de mayo, aproximadamente un 59% para el mes de junio, aproximadamente un 37% para el mes de julio, aproximadamente un 21% para el mes de agosto, aproximadamente un 16% para el mes de septiembre,

aproximadamente un 16% para el mes de octubre y aproximadamente un 2% para el mes de noviembre. Además, hemos suspendido el servicio en ciertas rutas. En particular, Costa Rica, Guatemala y El Salvador impusieron restricciones operacionales y migratorias que hicieron imposible la operación de vuelos internacionales de pasajeros a esos países. Con el fin de mitigar el impacto de la pandemia de COVID-19 sobre nosotros, tomamos las siguientes medidas:

- Preservar la liquidez y el efectivo. Hemos implementado un estricto programa de preservación de liquidez, que ha resultado en aproximadamente U.S. \$266 millones de ahorros al 30 de septiembre de 2020 a través de elementos como la reducción de costos y acuerdos de aplazamiento con proveedores. Por ejemplo, aplazamos aproximadamente el 80% de nuestros pagos de arrendamiento de aeronaves con vencimiento en 2020 a 2021, lo que resultó en el aplazamiento de U.S. \$200 millones en pagos previos a la entrega (“PDPs” por sus siglas en inglés). Además, negociamos reducciones de costos y diferimientos de pagos con más de 360 proveedores y redujimos los gastos no esenciales. También implementamos programas de capacitación en línea y de licencia para reducir los costos. Esperamos continuar reduciendo los costos con el objetivo de alcanzar un CASM excluyendo combustible (calculado con base en los gastos operativos totales, netos excluyendo el gasto de combustible dividido por los ASMs) similar a los niveles de 2019 para finales de 2020. Al 30 de noviembre de 2020, la posición de efectivo y equivalentes de efectivo era aproximadamente \$7,500 millones de Pesos. Adicionalmente, al 30 de noviembre de 2020, las líneas de crédito alcanzaban \$9,300 millones, de los cuales \$6,900 millones de Pesos consistían en deuda financiera y \$2,400 millones de Pesos consistían en cartas de crédito (y de los cuales \$1,800 millones de Pesos no habían sido dispuestos).
- Defendernos de las caídas de las ventas. Disminuimos la capacidad programada para proteger nuestra rentabilidad. También fortalecimos nuestras relaciones con los clientes renovando nuestro sitio web y manteniendo una estrecha comunicación a través de las redes sociales y correo electrónico.
- Desarrollar oportunidades de crecimiento comercial y de redes. Estamos monitoreando de cerca las reducciones de capacidad de los competidores en busca de posibles oportunidades, probando nuevos productos auxiliares y realizando promociones específicas para probar la posible estimulación de los viajes aéreos. Algunos de nuestros competidores están enfrentando dificultades financieras que los han llevado a dejar de utilizar ciertos *slots* en el aeropuerto de la Ciudad de México. Se nos ha permitido utilizar algunos de estos *slots* para abrir nuevos destinos y aumentar las operaciones en dicho aeropuerto, y actualmente tenemos el 26% de la participación de mercado de los ASMs. Sin embargo, dado que el aeropuerto de la Ciudad de México ha emitido una exención al requisito de uso mínimo debido a la pandemia de COVID-19, no se nos concederá prioridad histórica de dichos *slots* a menos que (i) se termine la exención, (ii) los *slots* no sean reclamadas por sus titulares anteriores y (iii) continuemos operando los *slots* de acuerdo con ciertas condiciones, incluyendo la utilización de al menos el 85% del tiempo y llevando a cabo las operaciones al menos al 85% del tiempo (las operaciones se consideran a tiempo si caen dentro de los 15 minutos del tiempo de *slot* asignado). No podemos asegurar que nuestros competidores no reclamarán el uso de dichos *slots* antes del vencimiento de la exención el 27 de marzo de 2021, o de que la exención no se prorrogará. Si nuestros competidores reclaman los *slots* antes de que expire la exención, podríamos perder el uso preferencial de dichos *slots* casi inmediatamente. Desde el comienzo de la pandemia de COVID-19, hemos lanzado cinco nuevas rutas nacionales y siete nuevas rutas internacionales, ahora operando 107 rutas nacionales y 64 internacionales en total.
- Revisar nuestro plan de flota. Nuestro nuevo plan de flota contractual con Airbus nos permite mantener una flota de tamaño “precavido” que permanecerá en aproximadamente 88 aviones, neto de nuevas entregas y devoluciones, hasta el 2023.
- Proteger a nuestros clientes y empleados. Lanzamos un nuevo protocolo de bioseguridad y limpieza y nos comunicamos proactivamente con todo el personal, especialmente con las tripulaciones y el personal del aeropuerto, en relación con la salud y los acontecimientos de COVID-19. Para los empleados que pueden trabajar a distancia, hemos activado tecnologías y protocolos de oficina en casa.

Además, la apertura gradual de la economía y la flexibilización de las medidas de confinamiento en México y en los demás países en los que operamos condujeron a una recuperación de nuestros ASMs y de la operación de las rutas durante el verano de 2020. En junio, nuestro factor de ocupación fue del 73.1%, y nuestra capacidad en términos de ASMs fue de 825 millones. Pudimos aumentar hasta el 63% del servicio de julio de 2019 en julio, y nos expandimos aún más hasta el 79% del servicio de agosto de 2019 en agosto. Nuestro factor de ocupación para julio y agosto fue del 73.1% y 72.6%, respectivamente, y nuestra capacidad en términos de ASMs fue de 1,387 millones y 1,690 millones, respectivamente. Septiembre es típicamente un mes bajo en viajes, por lo que prudentemente aumentamos la capacidad al 84% del año anterior mientras nos enfocamos en aumentar el ingreso total por asiento milla disponible. Nuestro factor de ocupación para septiembre fue del 74.4% y nuestra capacidad en términos de ASMs fue de 1,686 millones. Para el período completo de nueve meses que terminó el 30 de septiembre de 2020, operamos el 68% de los ASMs en comparación con el mismo período en 2019. El mercado interno mexicano lideró la recuperación de la capacidad, donde operamos el 73% de los ASMs en comparación con el mismo período en 2019. En el mercado internacional, operamos el 56% de los ASMs en comparación con el mismo período en 2019. En el tercer trimestre de 2020, nuestro CASM excluyendo combustible fue de U.S. \$5.03, nuestra tarifa base promedio fue de U.S. \$32 y volamos alrededor de 3.6 millones de pasajeros. Para el tercer trimestre de 2020, nuestro factor de ocupación fue del 73.4% y nuestra capacidad en términos de ASMs fue del 75.1% de nuestra capacidad en términos de ASMs para el tercer trimestre de 2019. Los ingresos por servicios adicionales constituyeron el 45% de nuestros ingresos totales para el tercer trimestre de 2020, con un promedio de ingresos por servicios adicionales de U.S.\$ 27 por pasajero. Para octubre de 2020, operamos el 84.3% de los ASMs en comparación con el mismo mes de 2019 y para noviembre de 2020 operamos el 98% de los ASMs en comparación con el mismo mes de 2019. Nuestro factor de ocupación para octubre y noviembre fue de 82.1% y 80.5%, respectivamente, y nuestra capacidad en términos de ASMs fue de 1,731 millones y 1,998 millones, respectivamente. Durante esos meses, nuestras operaciones en Centroamérica permanecieron cerradas. Sin embargo, reanudamos nuestras operaciones en Centroamérica el 23 de noviembre de 2020. Con base en los vuelos programados, nuestro factor de ocupación para diciembre de 2020 se espera que sea del 80.5%, y esperamos operar a aproximadamente el 100% de capacidad en comparación con diciembre de 2019. Con base en los vuelos operados en octubre y noviembre y los vuelos programados en diciembre, se espera que nuestra capacidad en términos de ASMs para el cuarto trimestre de 2020 sea aproximadamente el 95% de la capacidad del cuarto trimestre en 2019. Desde el comienzo de la pandemia de COVID-19, hemos transportado aproximadamente 6.7 millones de pasajeros.

Estamos concentrados en aprovechar la situación actual y vemos oportunidades para reconstruir la presencia en el mercado principal, ampliar el liderazgo del mercado existente, aumentar la superposición de nuestra red nacional frente a competidores en dificultades para atender de forma apropiada la demanda de los consumidores, continuar la expansión en los Estados Unidos mediante los nichos de visitar amigos y parientes (“VFR”, por sus siglas en inglés) y determinadas rutas entre la Ciudad de México y los Estados Unidos, eventualmente aumentando la capacidad en Centroamérica e iniciando operaciones en América del Sur.

A pesar de la recuperación gradual que hemos visto en los ASMs y en la operación de las rutas, es probable que la actual pandemia de COVID-19 siga teniendo un impacto negativo en nuestra condición financiera y en los resultados de las operaciones, como resultado de los siguientes indicadores:

- Un resurgimiento de las tasas de infección por COVID-19 podría llevar a México y a los países en los que operamos a volver a los confinamientos parciales o totales, lo que muy probablemente daría lugar a una disminución de la demanda de nuestros vuelos (lo que a su vez podría requerir reducciones de nuestros ASMs a niveles similares a los primeros meses de la pandemia) y de la tasa de utilización de aeronaves y, por consiguiente, a una disminución de nuestros ingresos operativos totales;
- Cualquier otra volatilidad a la baja en los mercados internacionales de capital podría dar lugar a (i) la caída de los precios de las acciones, incluido el precio de nuestras acciones y (ii) pérdidas financieras asociadas a nuestra cartera financiera, lo que podría causar un deterioro de nuestra condición financiera o limitaciones en nuestra capacidad para hacer frente a nuestros pasivos;
- Si nuestros ingresos disminuyen durante un período de tiempo significativo, es posible que dispongamos de menos efectivo para cumplir nuestras obligaciones en virtud de nuestros contratos de

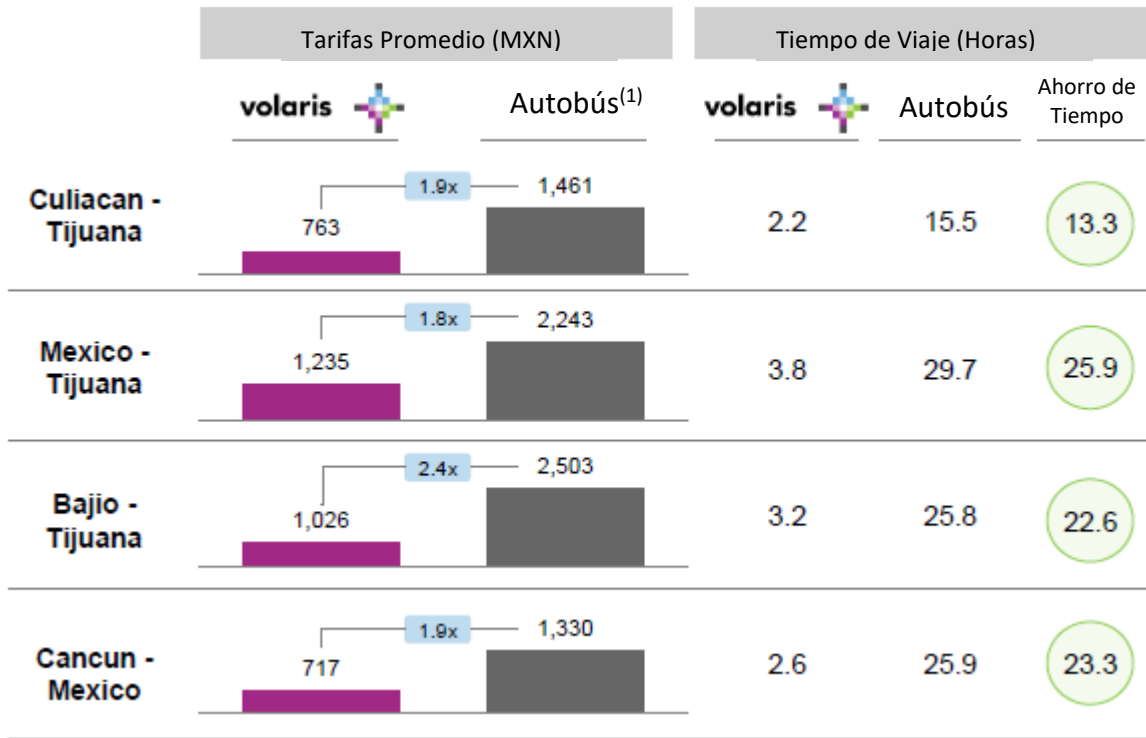
arrendamiento de aeronaves y motores, y puede resultar difícil obtener fuentes adicionales de financiamiento a tasas favorables; e

- Incluso después de que la pandemia de COVID-19 disminuya, existe el riesgo de que experimentemos una reducción de la demanda a corto y mediano plazo debido al posible impacto económico de la pandemia en la industria de los viajes (de negocios y de placer) y en nuestros clientes, así como las preocupaciones de salud de los clientes sobre la seguridad de los viajes aéreos.

Acontecimientos Operacionales y de Otro Tipo

Actualmente operamos en 43 de los 56 aeropuertos de México, tres de los cuales comenzaron a operar en el segundo semestre de 2020. De estos 43 aeropuertos, tenemos una posición de liderazgo en 24. Tenemos una posición importante en la red de rutas VFR en los Estados Unidos, incluyendo California e Illinois, y vemos importantes oportunidades de crecimiento en Centroamérica. También estamos realizando ciertos cambios en nuestra flota, haciendo la transición a los Airbus A320 y A321 NEO para contribuir a la eficiencia en el uso del combustible y para incrementar la capacidad. Para los años que finalizan el 31 de diciembre de 2016, 2017, 2018 y 2019, nuestra flota estaba compuesta por el 1%, 8%, 21% y 28% de Airbus A320 y A321 NEO, respectivamente. Basándonos en nuestra orden contractual de pedidos, para los años finalizados el 31 de diciembre de 2020, 2021, 2022 y 2023, nuestra flota estará compuesta por un 35%, 39%, 52% y 60% de Airbus A320 y A321 NEO, respectivamente, con 86, 87, 93 y 85 Airbus A320 y A321 NEO en nuestra flota en cada uno de esos ejercicios.

Además de las oportunidades que vemos para ganar participación de mercado a la luz del impacto de la pandemia de COVID-19, discutidas anteriormente, también planeamos usar nuestras tarifas bajas para continuar ganando participación de mercado de transporte en autobús. Esto representa una oportunidad de crecimiento sustancial para nosotros, ya que el mercado de viajes aéreos representa sólo el 3.4% del mercado de autobuses en México. En aproximadamente el 40% de nuestras rutas, operamos sin competencia aérea y competimos sólo con autobuses. Fuimos pioneros en el servicio aéreo en 68 rutas, y el 6% de nuestros pasajeros (1.2 millones para el año terminado el 31 de diciembre de 2019) volaron por primera vez. Los precios bajos han estimulado la demanda históricamente y nuestras tarifas son más bajas que las de los autobuses en muchos mercados. Además, las remesas a México alcanzaron un nuevo récord de doce meses en agosto de 2020, aumentando el ingreso disponible para las familias mexicanas. El siguiente cuadro muestra comparaciones de nuestras tarifas y tiempos de viaje con las tarifas de los autobuses en algunas de las rutas que operamos, lo cual consideramos demuestra una clara y ventajosa propuesta de valor:

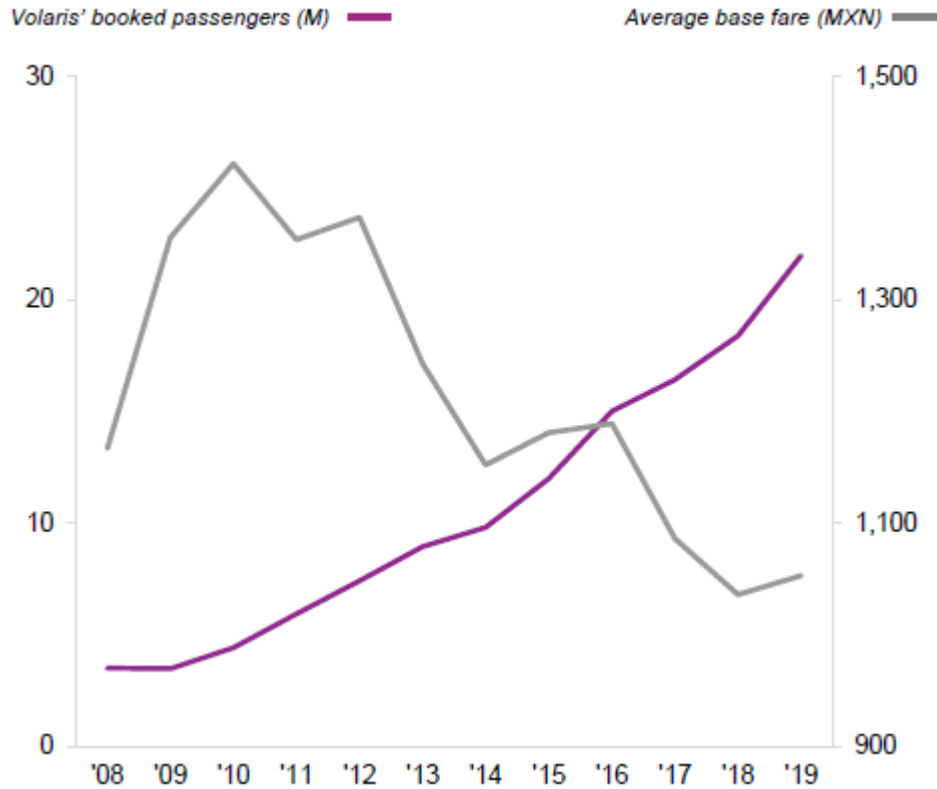


(1) Tarifas por segmento observadas en diciembre de 2019, según lo informado por Volaris, basadas en la información de los sitios web de las empresas individuales.

Consideramos que la estrategia de tarifas de bajo costo ha estimulado el transporte aéreo, lo que se demuestra en la siguiente gráfica muestra la relación inversa entre nuestras tarifas y el número de pasajeros que hemos transportado en los últimos diez años:

Pasajeros con reservas de Volaris (M)

Tarifa base promedio



La autoridad fiscal mexicana está realizando una auditoría de nuestros ejercicios fiscales 2013 y 2014. Estamos cooperando plenamente con respecto a cualquier solicitud de información, que hasta ahora se ha centrado en nuestra deducción de ciertos gastos, como los gastos de mantenimiento y de arrendamiento de aeronaves. A la fecha del presente informe, esas auditorías siguen en curso.

Acontecimientos Recientes en la Industria de las Aerolíneas Mexicanas

Nuestros competidores y la industria aérea mexicana en su conjunto también han sido afectados significativamente por la pandemia de COVID-19. De acuerdo con la información publicada por la AFAC, al 30 de septiembre de 2020, el número de aviones comerciales en servicio en México había disminuido a 258, en comparación con 355 al 31 de diciembre de 2019. Esta reducción del 27% estaba compuesta principalmente por aeronaves de fuselaje angosto, incluyendo 49 Airbus A320, 20 Boeing 737 y 12 Airbus A321. El 30 de junio de 2020, Grupo Aeroméxico, nuestro mayor competidor por participación de mercado nacional e internacional en 2019, anunció que se acogía a la protección por quiebra del Capítulo 11 en los Estados Unidos. De acuerdo con sus registros públicos en la CNBV, Grupo Aeroméxico ha mantenido operaciones regulares durante el proceso de reestructuración, pero ha recibido la aprobación de los tribunales para devolver al menos 19 aeronaves a los arrendadores, lo que reduciría el tamaño de su flota en alrededor del 15%. Al 30 de septiembre de 2020, los informes de la AFAC indican que las subsidiarias de Grupo Aeroméxico, Aeroméxico y Aeroméxico Connect, tenían flotas de 51 y 43 aeronaves, respectivamente, en comparación con 69 y 56, respectivamente, al 30 de diciembre de 2019. Además, Interjet, nuestro segundo mayor competidor por participación de mercado internacional en 2019, no ha podido reanudar los vuelos internacionales desde que suspendió las rutas en marzo de 2020. La flota de Interjet disminuyó casi un 90% en 2020, de 67 aeronaves al 30 de diciembre de 2019 a siete al 30 de septiembre de 2020, según la información publicada por la AFAC. Mientras que VivaAerobus, nuestro segundo mayor competidor por participación de mercado nacional en 2019, ha aumentado su flota de 37 al 30 de diciembre de 2019 a 39 al 30 de septiembre de 2020, aumento que no compensa las reducciones observadas en el mercado. Además de estos cambios en el tamaño de la flota, nuestra participación de mercado también ha aumentado. A octubre de 2020, nuestra participación en el mercado nacional había aumentado del 9.4% al 40.5% y nuestra

participación en el mercado internacional había aumentado del 6.0% al 14.9%, en cada caso en comparación con nuestra participación de mercado a octubre de 2019.

Resultados de Operaciones

Ingresos Operativos

	Por el periodo de nueve meses terminados el 30 de septiembre de,			
	2019	2020	Variación	
	(En miles de pesos, salvo por % y datos operativos)			
Ingresos operativos				
Ingreso pasajero:				
Ingresos tarifa	16,562,053	8,491,208	(8,070,845)	(48.7%)
Otros ingresos pasajero	7,723,539	5,132,658	(2,590,881)	(33.5%)
Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero:				
Otros ingresos no relacionados con el ingreso pasajero	612,631	555,312	(57,319)	(9.4%)
Carga	164,900	132,287	(32,613)	(19.8%)
Instrumentos financieros no derivados	(39,713)	(237,438)	(197,725)	>100%
Total ingresos operativos	25,023,410	14,074,027	(10,949,383)	(43.8%)
Datos Operativos				
Capacidad (en miles de ASMs) ⁽¹⁾	18,198,975	12,295,462	(5,903,513)	(32.4%)
% Factor de ocupación reservado ⁽²⁾	85%	80%	-	(5.0)pp
Pasajeros reservados (en miles) ⁽¹⁾	16,237	9,852	(6,385)	(39.3%)
Ingresos promedio por pasajero reservado ⁽²⁾	1,022	862	(158)	(15.5%)
Ingresos promedio derivados de otros pasajeros reservado ⁽¹⁾	476	521	45	9.5%
Promedio total de otros ingresos por pasajero reservado ⁽¹⁾	524	591	67	12.8%
Ingresos de pasajeros por milla (RPMs en miles) ⁽¹⁾	15,511,199	9,799,915	(5,711,284)	(36.8%)
	612,631	555,312	(57,319)	(9.4%)

⁽¹⁾Incluye itinerados y chárter.

⁽²⁾Incluye itinerados.

Ingresos tarifa. La disminución del 48.7% en los ingresos por tarifa por los nueve meses que finalizaron el 30 de septiembre de 2020 en comparación con el mismo período de 2019 se debió principalmente a una disminución en nuestra capacidad de ASM del 32.4% que, a su vez, fue el resultado de las reducciones en las operaciones debido a la pandemia de COVID-19, a pesar de la incorporación de cuatro nuevos aviones netos a nuestra flota. Adicionalmente, nuestros pasajeros reservados disminuyeron un 39.3%, y nuestros ingresos medidos por pasajero reservado disminuyeron un 15.5% en comparación con el mismo período del año anterior.

Otros ingresos pasajeros. La disminución del 33.5% de los otros ingresos pasajeros en los nueve meses que finalizaron el 30 de septiembre de 2020 en comparación con el mismo período de 2019 se debió principalmente a un menor volumen de pasajeros que eligieron adquirir servicios adicionales, lo que a su vez también se debió a la disminución en nuestro volumen de pasajeros como resultado de la pandemia COVID-19.

Otros ingresos no relacionados con el ingreso pasajero. La disminución del 9.4% en otros ingresos no relacionados con el ingreso pasajero en los nueve meses que finalizaron el 30 de septiembre de 2020 en comparación con el mismo período de 2019 se debió principalmente a la disminución de los pasajeros que adquirieron servicios adicionales.

Carga. La disminución del 19.8% en los ingresos de carga en los nueve meses que finalizaron el 30 de septiembre de 2020 en comparación con el mismo período de 2019 se debió principalmente a las reducciones en nuestra capacidad de vuelos como resultado de la pandemia COVID-19, que a su vez, resultó en un menor volumen de operaciones de carga.

Instrumentos financieros no derivados. Las pérdidas por instrumentos financieros no derivados aumentaron 197.7 millones en los nueve meses que finalizaron el 30 de septiembre de 2020 en comparación con el mismo período de 2019, debido principalmente a la depreciación, de 14.4%, del peso frente al dólar estadounidense al final del período en comparación con el tipo de cambio al final del mismo período de 2019.

Gastos Operativos, netos

	Por el periodo de nueve meses terminados el 30 de septiembre de,			
	2019	2020	Variación	
	(En miles de pesos, salvo por %)			
Otros ingresos operativos	(264,118)	(568,169)	(304,051)	>100%
Gasto de combustible, neto	8,653,888	4,613,905	(4,039,983)	(46.7%)
Gastos de navegación, aterrizaje y despegue	3,724,625	2,942,623	(782,002)	(21.0%)
Depreciación de activos por derecho de uso	3,522,130	3,751,958	229,828	6.5%
Salarios y beneficios	2,647,710	2,470,210	(177,500)	(6.7%)
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	1,038,344	1,505,708	467,364	45.0%
Gastos de mantenimiento	1,128,348	714,038	(414,310)	(36.7%)
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo	768,592	1,337,873	569,281	74.1%
Otros gastos operativos	948,129	869,463	(78,666)	(8.3%)
Depreciación y amortización	467,694	649,762	182,068	38.9%
Total gastos operativos, netos	22,635,342	18,287,371	(4,347,971)	(19.2%)

El total de gastos operativos netos, disminuyó un 19.2% en los nueve meses que finalizaron el 30 de septiembre de 2020 en comparación con el mismo período de 2019, principalmente como resultado de las reducciones en las operaciones causadas por la pandemia de COVID-19 y otros factores que se describen a continuación.

Otros ingresos operativos. Otros ingresos operativos aumentaron 304.1 millones de pesos en los nueve meses que finalizaron el 30 de septiembre de 2020 en comparación con el mismo período de 2019, principalmente debido a mayores ventas y ganancias por operaciones de arrendamiento en vía de regreso registradas durante los nueve meses que finalizaron el 30 de septiembre de 2020 en comparación con el mismo período del año anterior.

Gasto de combustible, neto. La disminución del 46.7% en el gasto de combustible en los nueve meses que finalizaron el 30 de septiembre de 2020 en comparación con el mismo período de 2019 se debió principalmente a una disminución del costo promedio de combustible por galón en un 11.6% y una disminución de los galones de combustible consumidos en un 35.7% que, a su vez, se debió principalmente a un menor número de aeronaves en operación, una disminución del 35.6% en nuestros despegues y la disminución de los precios promedio del petróleo y la gasolina en todo el mundo.

Durante los nueve meses que finalizaron el 30 de septiembre de 2020 y 2019, opciones de collar asiático de costo cero, que son contratos designados para dar cobertura a nuestro consumo de combustible

proyectado. Estos instrumentos también califican para la contabilidad de cobertura. Como resultado de lo anterior, durante los nueve meses que finalizaron el 30 de septiembre de 2020, su pérdida de valor intrínseco por 637.6 millones de pesos se incorporó al costo del combustible.

Gastos de navegación, aterrizaje, despegue. La disminución del 21.0% en los gastos de navegación, aterrizaje, despegue en los nueve meses finalizados el 30 de septiembre de 2020 en comparación con el mismo período de 2019 se debió principalmente a una disminución en nuestras operaciones, medida por el número de despegues, que se redujo en un 35.6%. Además, disminuimos el número de aeropuertos a los que prestamos servicio y observamos un descenso en el número de pasajeros transportados como resultado de la pandemia de COVID-19.

Depreciación de activos por derecho de uso. El aumento del 6.5% en la depreciación de activos por derecho de uso en los nueve meses que finalizaron el 30 de septiembre de 2020 en comparación con el mismo período de 2019 se debió principalmente a un aumento de nuestra flota, ya que incorporamos cuatro nuevas aeronaves netas y cuatro motores netos en arrendamiento durante el período.

Salarios y beneficios. La disminución del 6.7% en los salarios y beneficios en los nueve meses que finalizaron el 30 de septiembre de 2020 en comparación con el mismo período de 2019, se debió principalmente a una disminución del 0.7% en nuestro número total de empleados durante el período. Adicionalmente, la remuneración variable de nuestra fuerza laboral disminuyó principalmente debido a la disminución de las operaciones y las horas bloque registradas durante el período y al impacto de la contabilidad de devengo de nuestros planes de retención de la administración. Esta disminución fue parcialmente compensada por nuestro aumento salarial anual.

Gastos de venta, mercadería y distribución. El aumento del 45.0% en los gastos de venta, mercadería y distribución en los nueve meses finalizados el 30 de septiembre de 2020 en comparación con el mismo período de 2019, se debió principalmente a un cargo único registrado durante los nueve meses que finalizaron el 30 de septiembre de 2020 en relación con un ajuste realizado en la tasa del impuesto al valor agregado de la frontera norte de México.

Gastos de Mantenimiento. La disminución del 36.7% en los gastos de mantenimiento en los nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2020 en comparación con el mismo período de 2019, se debió principalmente a reducciones de las tareas de mantenimiento requeridas como resultado de la disminución de las operaciones y las horas de vuelo resultantes de la pandemia COVID-19. Esta disminución fue parcialmente compensada por la depreciación de aproximadamente el 13.1% en el tipo de cambio promedio del peso frente al dólar de los Estados Unidos durante los nueve meses finalizados el 30 de septiembre de 2020 en comparación con el mismo período de 2019, toda vez que algunos de nuestros gastos de mantenimiento están denominados en dólares de los Estados Unidos.

Gastos de arrendamiento variables de equipo de vuelo. El aumento del 74.1% en los gastos de arrendamiento variables de equipo de vuelo en los nueve meses que finalizaron el 30 de septiembre de 2020 en comparación con el mismo período de 2019, se debió principalmente a los costos de devolución y a la depreciación de aproximadamente el 13.1% en el tipo de cambio promedio del peso frente al dólar de los Estados Unidos durante los nueve meses que finalizaron el 30 de septiembre de 2020 en comparación con el mismo período de 2019, toda vez que la mayoría de estos gastos están denominados en dólares estadounidenses.

Otros Gastos Operativos. La disminución del 8.3% en otros gastos operativos en los nueve meses finalizados el 30 de septiembre de 2020 en comparación con el mismo período de 2019, se debió principalmente a las reducciones en los servicios de pasajeros y otros gastos como resultado de reducciones en nuestras operaciones generales debido a la pandemia de COVID -19. Esta disminución fue parcialmente compensada por un aumento en otros gastos operativos con base en dólares de los Estados Unidos debido a la depreciación de aproximadamente 13.1% en el tipo de cambio promedio del peso frente al dólar de los Estados Unidos durante los nueve meses que finalizaron el 30 de septiembre de 2020 en comparación con el mismo período de 2019, toda vez que algunos de estos gastos están denominados en dólares de los Estados Unidos.

Depreciación y Amortización. El aumento del 38.9% en la depreciación y amortización en los nueve meses que finalizaron el 30 de septiembre de 2020 en comparación con el mismo período de 2019, se debió principalmente a la mayor amortización de los principales eventos de mantenimiento relacionados con el envejecimiento de nuestra flota. El costo de los principales eventos de mantenimiento se contabiliza bajo el método de diferimiento. Durante los nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2020 y 2019, registramos una amortización de las mejoras importantes de los arrendamientos de mantenimiento por 463.1 millones de pesos y 316.2 millones de pesos, respectivamente.

Resultados Operativos

	Por el periodo de nueve meses terminados el 30 de septiembre de,			
	2019	2020	Variación	
	(En miles de pesos, salvo por%)			
Resultados Operativos				
Total ingresos operativos	25,023,410	14,074,027	(10,949,383)	(43.8%)
Total gastos operativos, neto	22,635,342	18,287,371	(4,347,971)	(19.2%)
Utilidad (pérdida) de operación	2,388,068	(4,213,344)	(6,601,412)	N.M.

Utilidad (pérdida) de operación. Como resultado de los factores mencionados anteriormente, nuestra pérdida operativa fue de 4,213 millones de pesos en los nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2020, una disminución de 6,601 millones de pesos en comparación con nuestra utilidad operativa de 2,388 millones de pesos en los nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2019.

Resultados Financieros

	Por el periodo de nueve meses terminados el 30 de septiembre de,			
	2019	2020	Variación	
	(en miles de pesos, salvo por %)			
Resultados financieros				
Ingresos financieros	152,608	93,108	(59,500)	(39.0%)
Costos financieros	(1,594,394)	(2,523,404)	(929,010)	58.3%
Utilidad (pérdida) cambiaria, neta	984,747	(418,751)	(1,403,498)	N.M.
Total resultados financieros	(457,039)	(2,849,047)	(2,392,008)	>100%

Resultados financieros totales. El aumento significativo en nuestra pérdida cambiaria total en los nueve meses que terminaron el 30 de septiembre de 2020 en comparación con los nueve meses que terminaron el 30 de septiembre de 2019, se debió principalmente a nuestra pérdida por tipo de cambio.

Durante los nueve meses que terminaron el 30 de septiembre de 2020, registramos una pérdida de tipo de cambio de 418.8 millones de pesos, que resultó de la depreciación, en un 14.4% del peso frente al dólar de Estados Unidos al final del período en comparación con el tipo de cambio al final del mismo período del año anterior, ya que mantuvimos una posición monetaria pasiva neta de 1.8 mil millones de dólares de los Estados Unidos en los nueve meses que terminaron el 30 de septiembre de 2020. Nuestra posición monetaria pasiva neta en dólares de los Estados Unidos se debió principalmente al valor de nuestros pasivos por arrendamiento y a la deuda financiera. Adicionalmente, nuestros ingresos financieros disminuyeron en 59.5 millones de pesos, principalmente debido a una disminución en nuestras inversiones a corto plazo como resultado de un menor nivel de efectivo durante los nueve meses que terminaron el 30 de septiembre de 2020 en comparación con el mismo período de 2019. Nuestro costo financiero incrementó en 929.0 millones de pesos, principalmente debido a un aumento en nuestro costo financiero de arrendamiento relacionado con el reconocimiento de la NIIF 16, los intereses pagados por nuestros certificados bursátiles fiduciarios y la parte infectiva de los instrumentos financieros derivados.

Impuesto sobre la utilidad y utilidad neta

	Por el periodo de nueve meses terminados el 30 de septiembre de,			
	2019	2020	Variación	
	(En miles de pesos, salvo por %)			
Utilidad (pérdida) neta				
Utilidad (pérdida) antes de impuestos a la utilidad	1,931,029	(7,062,391)	(8,993,420)	N.M.
Impuestos a la utilidad	(579,309)	1,871,534	2,450,843	N.M.
Utilidad (pérdida) neta	1,351,720	(5,190,857)	(6,542,577)	N.M.

Registramos una pérdida neta de 5.2 mil millones de pesos en los nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2020, en comparación con la utilidad neta de 1.4 mil millones de pesos en los nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2019. Durante los nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2020 y 2019, registramos un beneficio (gasto) fiscal de 1.9 mil millones de pesos y (579.3) millones de pesos, respectivamente. Al 30 de septiembre de 2020, nuestras pérdidas fiscales trasladadas ascendieron a 1.3 mil millones de pesos, en comparación con 1.6 mil millones de pesos al 30 de septiembre de 2019.

La tasa impositiva efectiva durante los nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2020 y 2019 fue de 26.5% y 30.0%, respectivamente.

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 nueve meses terminados el 30 de septiembre de,	
	2019	2020
	(En miles de pesos)	
Flujos netos de efectivo generados por actividades de operación	7,464,746	3,289,563
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión	(1,279,621)	(144,515)
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de financiamiento	(4,238,918)	(4,405,049)

En los últimos años, hemos sido capaces de satisfacer nuestras necesidades de capital de trabajo con el efectivo de nuestras operaciones. Nuestros gastos de capital consisten principalmente en la adquisición de equipo de vuelo, incluyendo pagos anticipados para la adquisición de equipo de vuelo aeronaves. En ocasiones, hemos financiado los pagos anticipados relacionados con las aeronaves con líneas de crédito revolventes con bancos comerciales. Obtuvimos compromisos de financiamiento para los pagos anticipados respecto a todas las aeronaves que serán entregadas hasta el año 2022.

Nuestro efectivo y equivalentes de efectivo aumentaron en 221.6 millones de pesos, de 8.0 mil millones de pesos al 31 de diciembre de 2019 a 8.2 mil millones de pesos al 30 de septiembre de 2020. Al 30 de septiembre de 2020, teníamos líneas de crédito disponibles por un total de 10.0 mil millones de pesos, de los cuales 7.3 mil millones de pesos estaban relacionados con endeudamiento financiero y 2.7 mil millones de pesos estaban relacionados con cartas de crédito (y de los cuales 1.7 mil millones de pesos no habían sido dispuestos). Al 31 de diciembre de 2019, teníamos líneas de crédito disponibles por un total de 9.0 mil millones de pesos, de los cuales 6.6 mil millones de pesos estaban relacionados con endeudamiento financiero y 2.4 mil millones de pesos estaban relacionados con cartas de crédito (y de los cuales 86.1 millones de pesos no habían sido dispuestos).

Al 30 de noviembre de 2020, teníamos líneas de crédito disponibles por un total \$9,300 millones de Pesos, de los cuales \$ 6,900 millones consistían en deuda financiera y \$2,400 millones consistían en cartas de crédito (de las cuales \$1,800 millones de Pesos no habían sido dispuestos).

Tenemos una política de inversiones para optimizar el rendimiento y asegurar la disponibilidad de, y minimizar el riesgo relacionado con la inversión de efectivo, equivalentes de efectivo e inversiones a corto plazo. Dicha política establece lineamientos relativos al saldo mínimo, combinación de divisas, instrumentos, plazos, contrapartes y riesgo crediticio. Al 30 de septiembre de 2020, el 97% de nuestro efectivo, equivalentes de efectivo e inversiones a corto plazo estaban denominados en dólares de los Estados Unidos y el 3% estaban denominados en pesos.

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 provenientes de las actividades operación totalizaron 3.3 mil millones de pesos y 7.5 mil millones de pesos en los nueve meses terminados en septiembre de 2020 y 2019, respectivamente. Nuestros flujos de efectivo netos disminuyeron principalmente debido a los efectos de la pandemia de COVID-19 que impactó nuestros flujos de efectivo operativos. Además, registramos un incremento significativo en los depósitos de garantía en comparación con los nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2019, que a su vez se incrementaron debido a un aumento en los depósitos en colateral.

Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión. Durante los nueve meses que terminaron el 30 de septiembre de 2020, el flujo neto de efectivo utilizado en actividades de inversión ascendió a un total de 100 millones de pesos, que consistió principalmente en pagos anticipados para la adquisición de aeronaves y motores por un total de 1.4 mil millones de pesos, compensados parcialmente por los reembolsos de pagos anticipados por un total de 1.0 mil millones de pesos. Además, registramos otros gastos de capital relacionados con las adquisiciones de partes de aeronaves y adquisiciones de refacciones rotables, activos intangibles y costos por mantenimiento mayor netos de bajas con un valor de 300 millones de pesos.

Durante los nueve meses que finalizaron en septiembre de 2019, el flujo de efectivo neto utilizado en actividades de inversión ascendió a 1.3 mil millones de pesos, que consistió principalmente en pagos previos a la entrega de adquisiciones de aeronaves y motores por un total de 500 millones de pesos, compensados parcialmente por reembolsos de pagos previos a la entrega por un total de 700 millones de pesos. Adicionalmente, registramos otros gastos de capital relacionados con la adquisición de piezas de aeronaves y refacciones rotables, activos intangibles y costos importantes de mantenimiento, netos de cesiones por 1.5 millones de pesos.

Flujo de efectivo neto utilizado en actividades de financiamiento. Durante los nueve meses que finalizaron el 30 de septiembre de 2020, los flujos de efectivo netos utilizados en actividades de financiamiento ascendieron a 4.4 mil millones de pesos, que consistieron principalmente en pagos de la parte de capital de los pasivos por arrendamiento de 4.3 mil millones de pesos (pago de la renta de aeronaves y motores de repuesto), pagos de endeudamiento financiero relacionados con los pagos previos a la entrega del financiamiento de aeronaves por un monto neto de 1.1 mil millones de pesos e intereses pagados por 200 millones de pesos, que fueron parcialmente compensados por los ingresos de los desembolsos realizados de conformidad con nuestra línea de crédito revolvente con Banco Santander y Bancomext por 1.3 mil millones de pesos. Al 30 de septiembre de 2020, 4.1 mil millones de pesos estaban pendientes de pago bajo esta línea de crédito revolvente.

Durante los nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2019, los flujos de efectivo netos utilizados en actividades de financiamiento totalizaron 4.2 mil millones de pesos, que consistieron principalmente en pagos de la parte de capital de pasivos por arrendamiento de 4.8 mil millones de pesos (pagos de renta de aeronaves y motores de repuesto), pagos de endeudamiento financiero relacionados con los pagos previos a la entrega de financiamiento de aeronaves por un monto neto de 700 millones de pesos, pagos de líneas de crédito de capital de trabajo de 400 millones de pesos e intereses pagados de 100 millones de pesos, que se compensaron parcialmente con los ingresos de nuestros certificados bursátiles fiduciarios (CEBUR) de 1.4 mil millones de pesos, que toman en cuenta los costos de la operación amortizados y los

ingresos de disposiciones de nuestra línea de crédito revolvente con Banco Santander y Bancomext por 400 millones de pesos. Esta línea de crédito establece ciertas obligaciones, incluyendo límites de nuestra capacidad para, entre otras cosas, incurrir en deuda por encima de una canasta de deuda determinada, a menos que se cumplan ciertas razones financieras. Debido a los efectos de la pandemia de COVID-19, iniciamos negociaciones con Banco Santander y Bancomext a efecto de modificar el calendario de financiamiento de los PDPs y el otorgamiento de una dispensa a una de las obligaciones de razones financieras. El 3 de julio de 2020, nosotros, Banco Santander y Bancomext celebramos modificación al calendario del financiamiento de los PDPs. Además, solicitamos a los bancos una dispensa a la obligación de razón financiera que exige que nuestra proporción de deuda neta a EBITDAR sea menor o igual a 6.5x y la recibimos con fecha 23 de octubre de 2020, que comprende el tercer y cuarto trimestre de 2020 y el primer y segundo trimestre de 2021. Sin embargo, no podemos ofrecer ninguna garantía de que seguiremos cumpliendo con esta obligación una vez que termine el plazo de la dispensa y si nuestros acreedores seguirán concediendo una dispensa adicional más allá de las fechas acordadas.

**CONTROLADORA VUELA COMPAÑÍA DE AVIACIÓN,
S.A.B. DE C.V. Y SUBSIDIARIAS**
(Operando bajo el nombre comercial VOLARIS)

Estados financieros consolidados condensados no auditados

Al 30 de septiembre de 2020 y 31 de diciembre de 2019

**CONTROLADORA VUELA COMPAÑÍA DE AVIACIÓN,
S.A.B. DE C.V. Y SUBSIDIARIAS**
(Operando bajo el nombre comercial VOLARIS)

Estados financieros consolidados condensados no auditados

Al 30 de septiembre de 2020 y 31 de diciembre de 2019

Contenido:

Estados financieros consolidados condensados no auditados:

Estados consolidados condensados de situación financiera
Estados consolidados condensados de resultados
Estados consolidados condensados de resultados integrales
Estados consolidados condensados de cambios en el patrimonio
Estados consolidados condensados de flujos de efectivo
Notas de los estados financieros consolidados condensados

CONTROLADORA VUELA COMPAÑÍA DE AVIACIÓN, S.A.B. DE C.V. Y SUBSIDIARIAS
(Operando bajo el nombre comercial VOLARIS)
Estados consolidados condensados de situación financiera
(Miles de pesos mexicanos)

	(Miles de dólares americanos *)		Al 30 de septiembre de 2020		Al 31 de diciembre de 2019	
	2020		(No auditado)		(Auditado)	
Activos						
Activos circulantes:						
Efectivo y equivalentes de efectivo (Nota 8)	US\$	365,207	Ps.	8,201,566	Ps.	7,979,972
Cuentas por cobrar:						
Partes relacionadas (Nota 9)		2,122		47,657		23,442
Otras cuentas por cobrar, neto		46,474		1,043,670		923,000
Impuesto al valor agregado por recuperar y otros		32,112		721,140		938,532
Impuesto a la utilidad por recuperar		26,868		603,375		435,360
Inventarios (Nota 10)		11,317		254,146		301,908
Pagos anticipados y otros activos circulantes		35,771		803,314		781,131
Instrumentos financieros (Notas 5 y 7)		38		846		133,567
Depósitos en garantía		64,297		1,443,943		600,327
Total del activo circulante		584,206		13,119,657		12,117,239
Activos no circulantes:						
Refacciones rotables, mobiliario y equipo, neto (Nota 11)		333,864		7,497,678		7,385,334
Activos por derecho de uso (Nota 13)		1,512,057		33,956,718		34,128,766
Activos intangibles, neto (Nota 12)		7,447		167,248		167,397
Instrumentos financieros (Notas 5 y 7)		41		927		2,695
Impuesto a la utilidad diferido		160,124		3,595,961		1,542,536
Depósitos en garantía		387,793		8,708,761		7,644,421
Otros activos		4,699		105,534		165,546
Otros activos a largo plazo		12,369		277,782		141,193
Total del activo no circulante		2,418,394		54,310,609		51,177,888
Total del activo	US\$	3,002,600	Ps.	67,430,266	Ps.	63,295,127
Pasivo y patrimonio						
Pasivos a corto plazo:						
Ventas de transportación no utilizada	US\$	292,651	Ps.	6,572,143	Ps.	3,679,926
Proveedores		107,903		2,423,184		1,597,099
Partes relacionadas (Nota 9)		12,348		277,303		58,554
Pasivos acumulados		105,043		2,359,010		2,531,861
Pasivos por arrendamiento (Nota 13)		333,889		7,498,243		4,720,505
Otros impuestos y contribuciones por pagar (Nota 1r)		106,102		2,382,766		2,102,455
Impuestos a la utilidad por pagar		81		1,829		140,609
Instrumentos financieros (Notas 5 y 7)		19,100		428,929		-
Deuda financiera (Nota 7)		103,676		2,328,272		2,086,017
Otros pasivos		3,332		74,818		407,190
Total de pasivo a corto plazo		1,084,125		24,346,497		17,324,216
Pasivos a largo plazo:						
Deuda financiera (Nota 7)		155,223		3,485,910		2,889,952
Pasivos acumulados		3,128		70,250		90,796
Pasivos por arrendamiento (Nota 13)		1,874,500		42,096,202		35,796,540
Otros pasivos		117,464		2,637,929		1,469,595
Beneficios a empleados		2,053		46,110		38,206
Impuestos a la utilidad diferidos		6,953		156,136		156,139
Total del pasivo a largo plazo		2,159,321		48,492,537		40,441,228
Total del pasivo		3,243,446		72,839,034		57,765,444
Patrimonio (Nota 14):						
Capital social		132,409		2,973,559		2,973,559
Acciones en tesorería	(	8,829)	(	198,281)	(	169,714)
Aportaciones para futuros aumentos de capital		-		1		1
Reserva legal		12,966		291,178		291,178
Prima en suscripción de acciones		81,907		1,839,403		1,880,007
(Pérdidas) utilidades retenidas	(	211,621)	(	4,752,445)	(	438,412)
Otras partidas de (pérdida) utilidad integral acumuladas	(	247,678)	(	5,562,183)	(	116,240)
Total del patrimonio	(	240,846)	(	5,408,768)	(	5,529,683)
Total del pasivo y patrimonio	US\$	3,002,600	Ps.	67,430,266	Ps.	63,295,127

*Conversión por conveniencia a dólares americanos (Ps. 22.4573)

Las notas adjuntas son parte integral de estos estados financieros consolidados.

CONTROLADORA VUELA COMPAÑÍA DE AVIACIÓN, S.A.B. DE C.V. Y SUBSIDIARIAS
(Operando bajo el nombre comercial VOLARIS)

Estados consolidados condensados de resultados

(Miles de pesos mexicanos, excepto utilidad por acción)

	(Miles de dólares americanos*, excepto por utilidad por acción) 2020		Por los nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2019		Por los tres meses terminados el 30 de septiembre de 2020	
			No auditados		2020	2019
Ingresos operativos (Notas 1e y 17):						
Ingreso pasajero:						
Ingresos tarifa	US\$ 378,105	Ps. 8,491,208	Ps. 16,562,053	Ps. 2,763,978	Ps. 6,501,172	
Otros ingresos pasajero	228,552	5,132,658	7,723,539	1,875,850	2,769,709	
	606,657	13,623,866	24,285,592	4,639,828	9,270,881	
Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero:						
Otros ingresos no relacionados con el ingreso pasajero (Nota 1e)	24,727	555,312	612,631	205,710	208,362	
Carga	5,891	132,287	164,900	49,281	51,229	
Instrumentos financieros no derivados	(10,573)	(237,438)	(39,713)	(171,147)	(28,716)	
	626,702	14,074,027	25,023,410	4,723,672	9,501,756	
Otros ingresos operativos	(25,300)	(568,169)	(264,118)	(266,866)	(140,809)	
Combustible, neto	205,453	4,613,905	8,653,888	1,648,451	2,883,822	
Depreciación activos por derecho de uso (Nota 13)	167,071	3,751,958	3,522,130	1,277,828	1,186,266	
Gastos de navegación, aterrizaje y despegue	131,032	2,942,623	3,724,625	1,027,525	1,304,292	
Salarios y beneficios	109,996	2,470,210	2,647,710	865,153	908,559	
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	67,048	1,505,708	1,038,344	963,576	417,091	
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo	59,574	1,337,873	768,592	537,304	225,858	
Gastos de mantenimiento	31,795	714,038	1,128,348	314,696	405,647	
Otros gastos operativos	38,716	869,463	948,129	352,160	431,734	
Depreciación y amortización (Notas 11 y 12)	28,933	649,762	467,694	230,802	176,506	
(Pérdida) utilidad de operación	(187,616)	(4,213,344)	2,388,068	(2,226,957)	1,702,790	
Ingresos financieros	4,146	93,108	152,608	16,677	79,456	
Costos financieros	(112,365)	(2,523,404)	(1,594,394)	(729,767)	(590,913)	
(Pérdida) utilidad cambiaria, neta	(18,646)	(418,751)	984,747	185,949	(172,676)	
(Pérdida) utilidad antes de impuestos a la utilidad	(314,481)	(7,062,391)	1,931,029	(2,754,098)	1,018,657	
Impuestos a la utilidad (Nota 15)	83,337	1,871,534	(579,309)	579,046	(305,597)	
(Pérdida) utilidad neta	US\$ (231,144)	Ps. (5,190,857)	1,351,720	Ps. (2,175,052)	Ps. 713,060	
(Pérdida) utilidad por acción básica:						
(Pérdida) utilidad por acción diluida:	US\$ (0.228)	Ps. (5.130)	1.336	Ps. (2.150)	Ps. 0.705	

*Conversión por conveniencia a dólares americanos (Ps. 22.4573)

Las notas adjuntas son parte integral de estos estados financieros consolidados.

CONTROLADORA VUELA COMPAÑÍA DE AVIACIÓN, S.A.B. DE C.V. Y SUBSIDIARIAS
(Operando bajo el nombre comercial VOLARIS)

Estados consolidados condensados de resultados integrales

(Miles de pesos mexicanos)

	(Miles de dólares americanos*) 2020		Por los nueve meses terminados el		Por los tres meses terminados el 30	
			30 de septiembre de 2020	2019	de septiembre de 2020	2019
			No auditados			
(Pérdida) utilidad neta del año	US\$ (231,144)	Ps. (5,190,857)	Ps. 1,351,720	Ps. (2,175,052)	Ps. 713,060	
Otras partidas de (pérdida) utilidad integral:						
Otras partidas de (pérdida) utilidad integral que serán reclasificadas a utilidad o (pérdida) en periodos subsecuentes:						
(Pérdida) utilidad neta en instrumentos financieros derivados de cobertura	(25,650)	(576,025)	96,760	399,416	(45,784)	
Efecto de impuestos a la utilidad	7,695	172,807	(30,229)	(119,825)	723	
Diferencias por tipo de cambio	163	3,657	2,344	(1,146)	(3,800)	
Instrumentos financieros no derivados	(235,062)	(5,278,862)	(933,538)	741,450	(588,699)	
Otras partidas de (pérdida) utilidad integral que no serán reclasificadas a utilidad o (pérdida) en periodos subsecuentes:						
(Pérdida) utilidad integral del año, neta de impuestos a la utilidad	US\$ (252,854)	Ps. (5,678,423)	Ps. (864,663)	Ps. 1,019,895	Ps. (637,560)	
(Pérdida) utilidad total integral del año, neta de impuestos a la utilidad	US\$ (483,998)	Ps. (10,869,280)	Ps. 487,057	Ps. (1,155,157)	Ps. 75,500	

*Conversión por conveniencia a dólares americanos (Ps. 22.4573)

Las notas adjuntas son parte integral de estos estados financieros consolidados.

CONTROLADORA VUELA COMPAÑÍA DE AVIACIÓN, S.A.B. DE C.V. Y SUBSIDIARIAS
(Operando bajo el nombre comercial VOLARIS)

Estados consolidados condensados de cambios en el patrimonio

Al 30 de septiembre de 2020

(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 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
Acciones en tesorería	-	(35,011)	-	-	1,210	-	-	(33,801)
Acciones ejercidas del plan de incentivos de la Compañía	-	-	-	-	(35,370)	-	-	(35,370)
Costo del plan de beneficios a empleados a largo plazo	-	6,444	-	-	(6,444)	-	-	-
Pérdida neta del periodo	-	-	-	-	-	(5,190,857)	-	(5,190,857)
Otras partidas de pérdida integral	-	-	-	-	-	-	(5,678,423)	(5,678,423)
Total de pérdida integral	-	-	-	-	-	(5,190,857)	(5,678,423)	(10,869,280)
Saldo al 30 de septiembre de 2020 (No auditados)	Ps. 2,973,559	Ps. (198,281)	Ps. 1	Ps. 291,178	Ps. 1,839,403	Ps. (4,752,445)	Ps. (5,562,183)	Ps. (5,408,768)
	US\$ 132,409	US\$ (8,829)	US\$ -	US\$ 12,966	US\$ 81,907	US\$ (211,621)	US\$ (247,679)	US\$ 240,847

*Conversión por conveniencia a dólares americanos (Ps. 22.4573)

Las notas adjuntas son parte integral de estos estados financieros consolidados.

CONTROLADORA VUELA COMPAÑÍA DE AVIACIÓN, S.A.B. DE C.V. Y SUBSIDIARIAS
(Operando bajo el nombre comercial VOLARIS)

Estados consolidados condensados de cambios en el patrimonio

Al 30 de septiembre de 2019

(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 2018	Ps. 2,973,559	Ps. (122,661)	Ps. 1	Ps. 291,178	Ps. 1,837,073	Ps. (2,200,651)	Ps. (73,346)	Ps. 2,705,153
Acciones en tesorería	-	(18,892)	-	-	-	-	-	(18,892)
Acciones ejercidas del plan de incentivos de la Compañía	-	492	-	-	-	-	-	492
Costo del plan de beneficios a empleados a largo plazo	-	-	-	-	(21,960)	-	-	(21,960)
Utilidad neta del periodo	-	-	-	-	-	1,351,720	-	1,351,720
Otras partidas de pérdida integral	-	-	-	-	-	-	(864,663)	(864,663)
Total de utilidad integral	-	-	-	-	-	1,351,720	(864,663)	487,057
Saldo al 30 de septiembre de 2019 (No auditados)	Ps. 2,973,559	Ps. (141,061)	Ps. 1	Ps. 291,178	Ps. 1,815,113	Ps. (848,931)	Ps. (938,009)	Ps. 3,151,850
	US\$ 151,432	US\$ (7,184)	US\$ -	US\$ 14,829	US\$ 92,437	US\$ (43,233)	US\$ (47,769)	US\$ 160,512

*Conversión por conveniencia a dólares americanos (Ps. 19.6363)

Las notas adjuntas son parte integral de estos estados financieros consolidados.

CONTROLADORA VUELA COMPAÑÍA DE AVIACIÓN, S.A.B. DE C.V. Y SUBSIDIARIAS
(Operando bajo el nombre comercial VOLARIS)

Estados consolidados condensados de flujos de efectivo

(Miles de pesos mexicanos)

	Por los nueve meses terminados el		
	30 de septiembre de		
	Miles de dólares americanos*	2020	2019
	2020	No auditados	
Actividades de operación			
(Pérdida) utilidad antes de impuestos a la utilidad	US\$ (314,481)	Ps. (7,062,391)	Ps. 1,931,029
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 11,12 y 13)	196,004	4,401,720	3,989,824
Deterioro	-	-	146,028
Estimación para cuentas incobrables	498	11,186	5,879
Ingresos financieros	(4,146)	(93,108)	(152,608)
Costos financieros	92,112	2,068,596	1,592,682
Diferencias por tipo de cambio	74,933	1,682,780	(1,035,727)
Instrumentos financieros	48,415	1,087,261	20,039
(CEBUR) Costo amortizado	228	5,121	1,712
Utilidad por venta y arrendamiento en vía de regreso; ganancia por venta de refacciones rotables, mobiliario y equipo	(24,563)	(551,621)	(222,448)
Beneficios a empleados	383	8,610	4,341
Beneficios por extensión de contratos de arrendamiento de aeronaves y otros beneficios por servicios	(355)	(7,975)	(52,192)
Plan de incentivos para ejecutivos de la Compañía	1,575	35,360	21,960
Flujos netos de efectivo generados por actividades de operación antes de los cambios en el capital de trabajo	70,603	1,585,539	6,250,519
Cambios en activos y pasivos de operación:			
Partes relacionadas	8,663	194,534	(42,118)
Otras cuentas por cobrar	5,793	130,085	(232,208)
Impuestos por recuperar y pagados por anticipado	2,086	46,838	(311,063)
Inventarios	2,127	47,762	3,722
Pagos anticipados	1,828	41,042	(180,108)
Otros activos	1,654	37,134	27,410
Depósitos en garantía	(103,044)	(2,314,090)	(608,452)
Proveedores	41,267	926,803	(144,061)
Pasivos acumulados	(11,668)	(262,065)	633,279
Otros impuestos y contribuciones por pagar	9,010	202,332	505,482
Venta de transportación no utilizada	128,787	2,892,217	1,175,760
Instrumentos financieros	(42,408)	(952,365)	(24,437)
Otros pasivos	30,664	688,638	328,102
	145,362	3,264,404	7,381,827
Intereses recibidos	4,146	93,108	152,608
Impuestos a la utilidad pagados	(3,026)	(67,949)	(69,689)
Flujos netos de efectivo generados por actividades de operación	146,482	3,289,563	7,464,746
Actividades de inversión			
Adquisiciones de refacciones rotables, mobiliario y equipo	(110,988)	(2,492,507)	(2,442,378)
Adquisiciones de activos intangibles	(3,360)	(75,446)	(43,840)
Reembolsos de anticipos para la compra de aeronaves	43,092	967,739	704,852
Cobros por venta de refacciones rotables, mobiliario y equipo	64,821	1,455,699	501,745
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión	(6,435)	(144,515)	(1,279,621)
Actividades de financiamiento			
Recursos de las acciones en tesorería ejercidas	-	-	492
Compra de acciones en tesorería	(1,559)	(35,011)	(18,892)
Intereses pagados	(9,968)	(223,864)	(145,978)
Otros gastos de financiamiento	-	-	(60,442)
Pagos del principal de pasivos por arrendamiento	(193,692)	(4,349,801)	(4,786,987)
Pago de deuda financiera	(51,039)	(1,146,209)	(1,181,726)
Recursos obtenidos de deuda financiera	60,107	1,349,836	1,954,615
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de financiamiento	(196,151)	(4,405,049)	(4,238,918)
(Disminución) incremento de efectivo y equivalentes de efectivo	(56,104)	(1,260,001)	1,946,207
Efecto por tipo de cambio en el efectivo, neto	65,971	1,481,595	453
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del año	355,340	7,979,972	5,862,942
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del año	US\$ 365,207	Ps. 8,201,566	Ps. 7,809,602

*Conversión por conveniencia a dólares americanos (Ps. 22.4573)

Las notas adjuntas son parte integral de estos estados financieros consolidados

**CONTROLADORA VUELA COMPAÑÍA DE AVIACIÓN,
S.A.B. DE C.V. Y SUBSIDIARIAS
(d.b.a. VOLARIS)**

Notas a los estados financieros condensados consolidados

Al 30 de septiembre de 2020 y al 31 de diciembre de 2019

(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 Dovali 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 24 de febrero de 2020, la concesión de la subsidiaria Concesionaria fue extendida por un periodo de 20 años a partir del 9 de mayo de 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 condensados no auditados adjuntos y sus notas fueron aprobados por el Presidente Ejecutivo y Director General, Enrique Beltranena y por el Vicepresidente de Administración y Finanzas interino, Jaime E. Pous, el 7 de diciembre de 2020. Los eventos subsecuentes fueron considerados hasta esa fecha.

a) Eventos relevantes

Pandemia de COVID-19

El brote en curso de COVID-19 se informó 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, incluidos México y Estados Unidos, convirtiéndose en una pandemia global. Desde que comenzó el brote, los países han respondido tomando distintas medidas, incluida la imposición de cuarentenas y exámenes médicos, la restricción de viajes, la limitación de reuniones públicas y la suspensión de ciertas actividades. En términos del impacto, la Compañía redujo su capacidad en comparación con los mismos meses de 2019, medido por millas de asientos disponibles ("ASM") en aproximadamente 82% para el mes de abril, 88% para el mes de mayo, 59% para el mes de junio, 37% para el mes de julio, 21% para el mes de agosto, 16% para el mes de septiembre, 16% para el mes de octubre y 2% para el mes de noviembre. Además, la Compañía suspendió el servicio en ciertas rutas. En particular, Costa Rica, Guatemala y El Salvador impusieron restricciones operativas y migratorias que imposibilitaron la operación de vuelos internacionales de pasajeros a esos países.

La Compañía ha tomado acciones para preservar la liquidez y sostener sus operaciones durante el período, estableciendo acuerdos de diferimiento de pago a proveedores, reduciendo la compensación del personal administrativo y operativo bajo licencias temporales y voluntarias, difiriendo y recortando los gastos de capital, gastos operativos y no esenciales al mínimo y otras determinadas medidas, mientras que las operaciones son reducidas como consecuencia de la pandemia COVID-19.

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, S.A., 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.

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 16.

b) Bases de preparación

Bases de cumplimiento

Los estados financieros consolidados condensados no auditados incluyen los estados financieros de situación financiera al 30 de septiembre de 2020 (no auditados), y al 31 de diciembre de 2019 (auditados) y los relacionados estados financieros de resultados, resultados integrales, por el periodo de nueve y tres meses terminados al 30 de septiembre de 2020 y 2019 (no auditados), cambios en el patrimonio y flujos de efectivo por el periodo de nueve meses terminados al 30 de septiembre de 2020 y 2019 (no auditados), los cuales han sido preparados de conformidad con las Normas Internacionales de Contabilidad (“NIC”) 34 Información Financiera Intermedia, y usando las mismas políticas contables aplicadas a los estados financieros consolidados anuales, excepto como se explica abajo.

Los estados financieros consolidados condensados no auditados no incluyen toda la información y revelaciones requeridas en los estados financieros consolidados anuales, y deberán ser leídos en conjunto con los estados financieros consolidados anuales al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017 (auditados).

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.

c) 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 (“VRCCR”).

La preparación de los estados financieros consolidados condensados no auditados 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.

d) Bases de consolidación

Los estados financieros consolidados condensados no auditados incluyen los estados financieros de la Compañía y sus Subsidiarias. Al 30 de septiembre de 2020 y al 31 de diciembre de 2019, las compañías incluidas para propósitos contables en los estados financieros consolidados condensados no auditados son las siguientes:

Nombre	Actividad principal	País	% de participación	
			30 de septiembre de 2020	31 de diciembre de 2019
Concesionaria	Servicios de transporte aéreo para pasajeros, carga y correo en México y en el extranjero	Mexico	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%
Vuela, S.A. (“Vuela”)*	Servicios de transporte aéreo para pasajeros, carga y correo en Guatemala y en el extranjero	Guatemala	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	Mexico	100%	100%
Servicios Earhart, S.A.*	Reclutamiento y servicio de nómina	Guatemala	100%	100%
Servicios Corporativos Volaris, S.A. de C.V. (“Servicios Corporativos”)	Reclutamiento y servicio de nómina	Mexico	100%	100%
Servicios Administrativos Volaris, S.A. de C.V. (“Servicios Administrativos”)	Reclutamiento y servicio de nómina	Mexico	100%	100%
Comercializadora V Frecuenta, S.A. de C.V. (“Programa de Lealtad”)**	Programa de Lealtad	Mexico	100%	100%
Viajes Vuela, S.A. de C.V. (“Viajes Vuela”)	Agencia de viajes	Mexico	100%	100%
Deutsche Bank México, S.A., Fideicomiso 1710	Financiamiento de anticipos para compra de aeronaves	Mexico	100%	100%
Deutsche Bank México, S.A., Fideicomiso 1711	Financiamiento de anticipos para compra de aeronaves	Mexico	100%	100%
Fideicomiso administrativo irrevocable número F/307750 “Fideicomiso administrativo”	Fideicomiso de administración de acciones	Mexico	100%	100%
Fideicomiso administrativo irrevocable número F/745291 “Fideicomiso administrativo”	Fideicomiso de administración de acciones	Mexico	100%	100%
Fideicomiso administrativo irrevocable número CIB/3081 “Fideicomiso administrativo”	Fideicomiso de administración de acciones	Mexico	100%	100%
Fideicomiso administrativo irrevocable número CIB/3249 “Fideicomiso administrativo”	Fideicomiso de administración de valores respaldados por activos	Mexico	100%	100%

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

** La Compañía no ha iniciado operaciones todavía

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.

e) 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. 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 30 de septiembre de 2020 y 2019, los ingresos por contrato con clientes se describen a continuación:

Reconocimiento de ingresos al 30 de septiembre de 2020	A la fecha del vuelo		A la venta		Total	
	Domestico	Internacional	Domestico	Domestico	Internacional	
Ingreso pasajero						
Ingresos tarifa	Ps. 5,629,141	Ps. 2,862,067	Ps. -	Ps. -	Ps. -	Ps. 8,491,208
Otros ingresos pasajero	3,835,539	1,180,208	88,562	28,347		5,132,656
	9,464,680	4,042,275	88,562	28,347		13,623,864
Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero:						
Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero	550,679	4,635	-	-		555,314
Carga	128,469	3,818	-	-		132,287
Total	Ps. 10,143,828	Ps. 4,050,728	Ps. 88,562	Ps. 28,347	Ps. -	Ps. 14,311,465
Instrumentos financieros no derivados						(237,438)
						Ps. 14,074,027

Reconocimiento de ingresos al 30 de septiembre de 2019	A la fecha del vuelo		A la venta		Total	
	Domestico	Internacional	Domestico	Domestico	Internacional	
Ingreso pasajero						
Ingresos tarifa	Ps. 11,411,238	Ps. 5,150,815	Ps. -	Ps. -	Ps. -	Ps. 16,562,053
Otros ingresos pasajero	5,220,000	2,374,248	86,253	43,038		7,723,539
	16,631,238	7,525,063	86,253	43,038		24,285,592
Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero:						
Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero	605,885	6,746	-	-		612,631
Carga	159,170	5,730	-	-		164,900
Total	Ps. 17,396,293	Ps. 7,537,539	Ps. 86,253	Ps. 43,038	Ps. -	Ps. 25,063,123
Instrumentos financieros no derivados						(39,713)
						Ps. 25,023,410

Transacciones de la transportación vendida no utilizada

	Al 30 de septiembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019
1 de enero	Ps. 3,679,926	Ps. 2,438,516
Diferido	16,516,081	34,940,609
Reconocido en ingresos durante el año	(13,623,864)	(33,699,199)
30 de septiembre	Ps. 6,572,143	Ps. 3,679,926

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.

f) 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.

g) 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

Reconocimiento inicial

Clasificación de los activos financieros y medición inicial

La Compañía determina la clasificación y medición de los activos financieros, de acuerdo con las nuevas categorías introducidas bajo 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 (“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. 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.

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.

iii) Pasivos financieros

Reconocimiento inicial y medición

Los pasivos financieros se clasifican, en el momento de su reconocimiento inicial, como pasivos financieros a VRCR, préstamos, cuentas por pagar a los proveedores, ingresos de transporte no utilizada, otras cuentas por pagar e instrumentos financieros.

Todos los pasivos financieros se reconocen inicialmente a su valor razonable y, en el caso de los préstamos y las cuentas por pagar, netos de los costos de transacción directamente atribuibles.

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.

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.

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.

h) 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 cuentas de cobro dudoso, lo cual es similar a su valor razonable debido a su naturaleza de corto plazo.

i) 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 es usado en las operaciones.

j) 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 nueve meses terminados al 30 de septiembre de 2020, la Compañía no registró ninguna pérdida por deterioro en el valor de sus activos intangibles. Adicionalmente por los años terminados al 31 de diciembre 2019, 2018 y 2017, la Compañía no registró ninguna pérdida por deterioro en el valor de sus activos intangibles.

k) 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 de aviones y motores están denominados en dólares, se encuentran en poder de los arrendadores y se presentan como activo circulante y no circulante, con base en la fecha establecida contractualmente para su recuperación.

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. 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.

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 se modifican los arrendamientos, los depósitos de mantenimiento se vuelven probables de recuperación debido al plazo más largo del arrendamiento y como tales son reconocidos como un activo. Debido a que los beneficios de la extensión de los contratos de arrendamiento son considerados como incentivos derivados de los arrendamientos, dichos beneficios se reducen de los activos por derecho de uso.

1) 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 conforme se incurren.

(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.

(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 se reconoce mensualmente en el estado consolidado de resultados conforme se incurre.

m) 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.

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.

Las tasas de depreciación son como sigue:

	<u>Tasa de depreciación anual</u>
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.

Al 30 de septiembre de 2020 y al 31 de diciembre de 2019, la Compañía realizó una prueba de deterioro. El monto recuperable de las refacciones, mobiliario y derecho de uso 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. Durante los años terminados al 31 de diciembre 2019, 2018 y 2017, no existieron indicios de deterioro, por lo que la Compañía no reconoció pérdidas por deterioro en su unidad generadora de efectivo. Por los nueve meses terminados al 30 de septiembre 2020, la compañía no reconoció deterioro.

n) Conversión de moneda extranjera

Los estados financieros consolidados se presentan en pesos mexicanos, que también es la moneda de reporte y 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 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 periodo vigente durante el periodo aplicable.

Las diferencias en moneda extranjera derivadas de la conversión a moneda funcional se reconocen en el estado de resultados consolidado. Adicionalmente, las diferencias en moneda extranjera derivadas de la conversión a moneda de presentación se reconocen en el ORI.

o) 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.

p) 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:

- a) Cuando ya no pueda retirar la oferta de dichos beneficios; y
- b) 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 el periodo terminado al 30 de septiembre 2020 y por el año terminado al 31 de diciembre 2019, 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.

El último cálculo actuarial se preparó 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. 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.

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 y 2018, 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.

- 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.

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.

- 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.

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 impuesta al contribuyente del año para propósitos de impuestos, incluyendo ciertos ajustes establecidos en la LISR, a la tasa de 10%. 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.

q) 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.

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.

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.

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.

r) 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.

s) 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 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 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 un beneficio fiscal contra el cual 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 valor neto en libros de los activos por impuestos diferidos se revisa en cada fecha de presentación de información y se reduce en la medida en que ya no sea probable que existan utilidades fiscales futuras suficientes para permitir que se apliquen todos o una parte de los activos por impuestos diferidos. Los activos por impuestos diferidos no reconocidos se valúan en cada fecha de presentación de información y se comienzan a reconocer en la medida en que sea probable que existan utilidades fiscales futuras suficientes para permitir la recuperación del activo por impuestos diferidos.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos se miden con base en las tasas fiscales que estarán vigentes en el ejercicio en que se espera que el activo se materialice o el pasivo se liquide, con base en las tasas fiscales (y legislación fiscal) que estén aprobadas, o cuyo procedimiento de aprobación se encuentre próximo a completarse en la fecha del informe.

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 impuestos por activos y pasivos 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.

t) 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 e instrumentos financieros 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 eficaces 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 inefectiva es reconocida en las utilidades del período. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, no existió inefectividad con respecto a los instrumentos financieros derivados. Durante los nueve meses terminados el 30 de septiembre 2020 la compañía reconoció una porción inefectiva por Ps.448.6 millones. Los montos reconocidos en el ORI son transferidos a las utilidades del periodo en el cual la transacción cubierta afecta las utilidades.

Las utilidades o pérdidas realizadas de los instrumentos financieros derivados e instrumentos financieros 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.

u) 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 5 y 7).

v) 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 (Nota 14).

w) Segmentos operativos

La Compañía es considerada como una unidad de negocio individual que provee servicios de transportación aérea, por consiguiente, solo tiene un segmento operativo.

La Compañía tiene dos áreas geográficas identificadas como vuelos domésticos (México) y vuelos internacionales (Estados Unidos de América y Centroamérica).

x) 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, 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.

y) Impacto de los nuevos pronunciamientos contables

Nuevos pronunciamientos, enmiendas e interpretaciones a los mismos

Las políticas contables adoptadas en la preparación de los estados financieros consolidados condensados intermedios no auditados son consistentes con las utilizadas en la preparación de los estados financieros consolidados anuales de la Compañía por el año terminado el 31 de diciembre de 2019, excepto por la adopción de nuevas normas e interpretaciones vigentes como del 1 de enero de 2020. La Compañía no ha adoptado anticipadamente ninguna otra norma, interpretación o enmienda que haya sido emitida pero que aún no esté en vigencia.

La naturaleza y el efecto de estos cambios se describen a continuación:

Modificaciones a la NIIF 3: Definición de negocio

La enmienda a la NIIF 3 Combinaciones de negocios aclara que, para ser considerado un negocio, un conjunto integrado de actividades y activos debe incluir, como mínimo, una entrada y un proceso sustantivo que, en conjunto, contribuyan significativamente a la capacidad de generar resultados. Además, aclara que una empresa puede existir sin incluir todas las entradas y procesos necesarios para crear salidas. Estas modificaciones no tuvieron un impacto en los estados financieros consolidados condensados intermedios no auditados de la Compañía.

Modificaciones a las NIIF 7, NIIF 9 y NIC 39 Reforma de la tasa de interés de referencia

Las modificaciones a la NIIF 9 y la NIC 39 Instrumentos financieros: reconocimiento y medición proporcionan una serie de exenciones que se aplica a todas las relaciones de cobertura que se ven directamente afectadas por la reforma de la tasa de interés de referencia. Una relación de cobertura se ve afectada si la reforma da lugar a incertidumbre sobre el momento y o el importe de los flujos de efectivo basados en índices de referencia de la partida cubierta o del instrumento de cobertura. Estas modificaciones no tuvieron un impacto en los estados financieros consolidados condensados intermedios no auditados de la Compañía.

Modificaciones a la NIC 1 y a la NIC 8: Definición de Material

Las modificaciones proporcionan una nueva definición de material que establece que “la información es material o tiene importancia relativa si su omisión, distorsión u ocultamiento puede influir razonablemente en las decisiones que los usuarios principales de los estados financieros de propósito general toman a partir de esos estados financieros, que proporcionan información financiera sobre una entidad que informa específica”. Las modificaciones aclaran que la importancia relativa dependerá de la naturaleza o magnitud de la información, ya sea individualmente o en combinación con otra información, en el contexto de los estados financieros. Una representación errónea de información es material si se puede esperar razonablemente que influya en las decisiones tomadas por los usuarios principales. Estas modificaciones no tuvieron un impacto en los estados financieros consolidados condensados intermedios no auditados de la Compañía.

Modificaciones a la NIIF 16 Concesiones de alquiler relacionadas con Covid-19

El 28 de mayo de 2020, el IASB emitió concesiones de alquiler relacionadas con Covid-19 - Modificación a la NIIF 16 Arrendamientos. Las modificaciones tienen como fin eximir a los arrendatarios de la aplicación de los lineamientos de la NIIF 16 relacionados con el reconocimiento de modificaciones a los arrendamientos en el caso de concesiones de alquiler derivadas como consecuencia directa de la pandemia de Covid-19. Como parte de la solución práctica, el arrendatario puede optar por no evaluar si una concesión de alquiler otorgada por el arrendador en relación con el Covid-19 constituye una modificación de arrendamiento. El arrendatario que opte por esta opción deberá reconocer cualquier cambio en los pagos por arrendamiento que resulten de la concesión de alquiler relacionada con el Covid-19 de la misma manera en la que reconocería el cambio de conformidad con la NIIF 16, si dicho cambio no constituyera una modificación de arrendamiento. Estas modificaciones tuvieron un impacto en los estados financieros consolidados condensados intermedios no auditados de la Compañía.

2. Supuestos, estimaciones y criterios contables significativos

La elaboración de estados financieros consolidados condensados no auditados de acuerdo con la NIC 34 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 condensados no auditados de la Compañía.

3. Conversión por conveniencia

Al 30 de septiembre de 2020 los montos mostrados en dólares en los estados financieros consolidados condensados no auditados han sido incluidos únicamente para conveniencia del lector, convertidos a un tipo de cambio de Ps.22.4573 por dólar americano. Este tipo de cambio fue publicado por el Banco de México como el tipo de cambio para el pago de obligaciones denominadas en moneda extranjera pagaderas en México el 30 de septiembre de 2020. Dicha conversión no deberá ser tomada como una aseveración de que los montos en pesos han sido o pudieran ser convertidos en dólares a este 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.

4. Estacionalidad de las operaciones

Los resultados de las operaciones para cualquier período intermedio no son necesariamente indicativos de los de todo el año porque el negocio está sujeto a fluctuaciones estacionales. La Compañía espera que la demanda sea mayor durante el verano en el hemisferio norte, en diciembre y alrededor de Pascua, que puede caer en el primer o segundo trimestre, en comparación con el resto del año. La Compañía y las subsidiarias generalmente experimentan sus niveles más bajos de tráfico de pasajeros en febrero, septiembre y octubre, dada su proporción de costos fijos, la estacionalidad puede afectar su rentabilidad de un trimestre a otro. Esta información se proporciona para permitir una mejor comprensión de los resultados, sin embargo, la administración ha llegado a la conclusión de que esto no constituye "altamente estacional" según lo considerado por la NIC 34.

5. 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. 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 tres meses terminados el 30 de septiembre de 2020 y 2019 representó el 24% y 37%, respectivamente, sobre el total de los gastos operativos de la Compañía. Adicionalmente, el combustible consumido durante los nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2020 y 2019 representó el 25% y 38%, respectivamente, sobre el total de los gastos operativos de la Compañía.

Por los tres meses terminados al 30 de septiembre de 2020, la Compañía no contrato instrumentos financieros derivados para cubrir el combustible US Gulf Coast Jet fuel 54.

Por los tres y nueve meses terminados al 30 de septiembre de 2020, la Compañía deshizo (unwind) posiciones de collares de costo cero por Ps.18,282 y Ps.42,643 respectivamente que fue reconocido como parte del costo financiero. Por los nueve meses terminados al 30 de septiembre de 2019 los instrumentos financieros derivados fueron eficaces.

Por los nueve meses terminados al 30 de septiembre de 2020, la Compañía contrato opciones asiáticas de compra de combustible US Gulf Coast Jet fuel 54 designadas para cubrir 23,967 millones galones. Dichas coberturas representaron una parte del consumo proyectado para 2T20, 3T20 y 1T21. Adicionalmente, durante el mismo periodo la Compañía contrato opciones de collares de costo cero US Gulf Coast Jet fuel 54 designadas para cubrir 81,646 mil de galones. Dichas coberturas representaron una parte del consumo proyectado para 2T20, 2 semestre 2020 y 2T21.

Durante el año terminado el 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 2019. Adicionalmente, durante el mismo periodo, la Compañía mantuvo un monto nocional de opciones de Collares de costo cero designadas para cubrir 70,136 mil galones. Dichas coberturas representan una parte del consumo proyectado para el tercer trimestre 2019 y el año 2020.

De acuerdo con NIIF 9, la Compañía separa 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 y zero-cost collar options”.

Al 30 de septiembre de 2020, el valor razonable del monto remanente de las opciones asiáticas de compra de combustible “US Gulf Coast Jet Fuel” fue una ganancia de Ps.846; en cuanto a los Collares de Costo cero, fue una pérdida de Ps.428,929 la cual es presentada como parte de los activos y pasivos financieros en los estados consolidados de situación financiera no auditados.

Al 31 de diciembre de 2019 el valor razonable del monto remanente de collares cero de costo, fue una ganancia de Ps.133,567 y es presentada como parte de los activos y pasivos financieros en los estados consolidados de situación financiera no auditados.

Durante los tres meses terminados al 30 de septiembre de 2020 y 2019, el valor intrínseco de las opciones asiáticas recicladas al costo de combustible fue un gasto de Ps.18,278 y Ps.13,995, respectivamente, los cuales fueron reconocidos en el costo de combustible.

Durante los nueve meses terminados al 30 de septiembre de 2020, el valor intrínseco de las opciones asiáticas recicladas al estado de resultados consolidado no auditado, el costo de combustible fue un gasto de Ps.33,627 (de los cuales Ps.20,645 fueron reconocidos en el costo de combustible como un gasto y Ps.12,982 como costo financiero). Por los nueve meses terminados al 30 de septiembre de 2019, el valor intrínseco de las opciones asiáticas de compra de combustible fue un gasto de Ps.14,761.

Durante los tres meses terminados al 30 de septiembre de 2020, el valor intrínseco de los collares de costo cero reciclados al estado de resultados consolidados condensados intermedios no auditado, el costo del combustible fue un gasto de Ps.301,005 (de los cuales Ps.299,695 fueron reconocidos en el costo de combustible como un gasto y Ps.1,310 como costo financiero). Por los tres meses terminados al 30 de septiembre de 2019 el valor intrínseco de los collares de costo cero recicladas al costo de combustible fue un beneficio de Ps.8,320.

Durante los nueve meses terminados al 30 de septiembre de 2020, el valor intrínseco de los collares de costo cero reciclados al estado de resultados consolidados condensados intermedios no auditado, el costo del combustible fue un gasto de Ps.1,009,866 (de los cuales Ps.616,931 fueron reconocidos en el costo de combustible como un gasto y Ps.392,935 como costo financiero). Por los nueve meses terminados al 30 de septiembre de 2019 el valor intrínseco de los collares de costo cero recicladas al costo de combustible fue un gasto de Ps.9,477, respectivamente.

El monto del costo de las coberturas derivadas de los cambios en el valor extrínseco de dichas opciones al 30 de septiembre de 2020 reconocido dentro del ORI, ascendió a un monto de Ps.441,816 (el costo positivo de las coberturas al 31 de diciembre de 2019 fue de Ps.133,567), el cual será reciclado al costo de combustible durante 4T2020 y 2021, en la misma forma en que expiren las opciones sobre una base mensual y combustible consumido.

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

	Posición al 30 de septiembre de 2020							
	Vencimiento de las opciones de compra de combustible							
	4T 2020		2020 Total		1 Sem 2021		2021 Total	
Riesgo de combustible opciones asiáticas								
Volumen nocional en galones (miles)*		-		-		7,280		7,280
Precio de ejercicio acordado por galón (US\$)**	US\$	-	US\$	-	US\$	1.90	US\$	1.90
Porcentaje aproximado de cobertura (del valor esperado de consumo)		-%		-%		6%		3%
Riesgo de combustible de collares costo cero								
Volumen nocional en galones (miles)*		47,294		47,294		7,556		7,556
Precio de ejercicio acordado por galón (US\$)**	US\$	1.37/1.77	US\$	1.37/1.77	US\$	1.23/1.93	US\$	1.23/1.93
Porcentaje aproximado de cobertura (del valor esperado de consumo)		83%		83%		6%		3%
Cubierto								
Porcentaje aproximado de cobertura (del valor esperado de consumo)		83%		83%		12%		6%
* US Gulf Coast Jet 54 como activo subyacente								
** Promedio ponderado								

De acuerdo con el reciente brote de COVID 19 en México y otros países donde la aerolínea opera, el rendimiento se verá afectado y, por lo tanto, los índices de cobertura informados en este documento pueden ajustarse con su contabilidad respectiva.

	Posición al 31 de diciembre de 2019					
	Vencimiento de las opciones de collares de costo cero					
	1 Sem 2020		2 Sem 2020		2020 Total	
Riesgo de combustible de collares cero costo						
Volumen notional 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

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 e instrumentos financieros no derivados.

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.

Por los tres meses terminados el 30 de septiembre de 2020, el 18% de los ingresos de la Compañía provienen de operaciones en los Estados Unidos de América y Centroamérica (31% para los tres meses finalizados el 30 de septiembre de 2019).

Por los nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2020, el 27% de los ingresos de la Compañía provienen de operaciones en los Estados Unidos de América y Centroamérica (30% para los nueve meses finalizados el 30 de septiembre de 2019).

Por los tres meses terminados el 30 de septiembre de 2020 y 2019, la cobranza denominada en dólares estadounidenses representó el 53% y 43%, respectivamente. Por los nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2020 y 2019, la cobranza denominada en dólares estadounidenses representó el 47% y 43%, respectivamente.

Los gastos de la Compañía particularmente los relacionados con el arrendamiento y adquisición de aeronaves, están denominados en dólares estadounidenses. Además, aunque los combustibles para los vuelos originados en México se pagan en pesos mexicanos, la fórmula del precio se ve afectada por los Pesos Mexicanos / EE. UU. Tipo de cambio dólares.

La exposición al riesgo cambiario al 30 de septiembre de 2020 y al 31 de diciembre de 2019 se muestra a continuación:

	Miles de dólares americanos	
	30 de septiembre de 2020	31 de diciembre de 2019
Activos:		
Efectivo y equivalentes de efectivo	US\$ 353,744	US\$ 373,099
Otras cuentas por cobrar, neto	38,380	23,620
Depósitos en garantía	451,793	437,499
Instrumentos financieros derivados	38	7,088
Total de activos	843,955	841,306
Pasivos:		
Deuda financiera	183,820	176,927
Pasivos por arrendamiento	2,312,159	2,263,849
Proveedores	149,155	76,471
Otros impuestos y contribuciones por pagar	15,216	22,486
Instrumentos financieros derivados	19,100	-
Total de pasivos	2,679,450	2,539,733
Posición en moneda extranjera, neta	US\$ (1,835,495)	US\$ (1,698,427)

Al 7 de diciembre de 2020, fecha de emisión de estos estados financieros consolidados condensados no auditados, el tipo de cambio fue de Ps.19.9083 por dólar americano.

Al 30 de septiembre de 2020 y 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).

Por los nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2019, las ganancias (pérdida) netas en los contratos de instrumentos financieros derivados forward en moneda extranjera fue de Ps.4,199, respectivamente, la cual se reconoció como parte de los gastos de arrendamiento en los estados de resultados consolidados.

i) Instrumentos financieros no derivados

Durante 2019, la Compañía implementó coberturas respecto de sus ingresos denominados en dólares, a través de un instrumento financiero no derivado, utilizando los pasivos por arrendamiento denominados en dólares como instrumento de cobertura. Esta relación de cobertura fue designada como una cobertura de flujo de efectivo de los ingresos pronosticados para mitigar la volatilidad de la variación cambiaria que surge de la revaluación de sus pasivos por arrendamiento.

Durante los tres meses terminados el 30 de septiembre de 2020 y 2019, la Compañía registró por estas coberturas Ps.171,147 y Ps.28,716, respectivamente, los cuales se han incluido como parte de los ingresos operativos totales.

Durante los nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2020 y 2019, la Compañía registró por estas coberturas Ps.237,438 y Ps.39,713, respectivamente, los cuales se han incluido como parte de los ingresos operativos totales.

Adicionalmente, durante 2019, la Compañía estableció coberturas respecto de una parte de su pronóstico de gasto de combustible a través de un instrumento financiero no derivado, utilizando como instrumento de cobertura una porción de sus activos monetarios denominados en dólares. Esta relación de cobertura fue designada como una cobertura de flujo de efectivo del gasto de combustible pronosticados para mitigar la volatilidad de la variación cambiaria que surge de la revaluación de sus activos monetarios denominados en dólares.

Durante los tres meses terminados el 30 de septiembre de 2020 y 2019, la Compañía registró por estas coberturas Ps.153,517 y Ps.26,428, respectivamente, los cuales se han incluido como parte del gasto total de combustible.

Durante los nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2020 y 2019, la Compañía registró por estas coberturas Ps.324,940 y Ps.40,531, respectivamente, los cuales se han incluido como parte del gasto total de combustible.

Para las relaciones de cobertura anteriormente descritas, la porción efectiva de los cambios en el valor razonable de los instrumentos de cobertura se reconoce en el rubro de Otros Resultados Integrales (ORI). Los registros contables correspondientes al reciclaje de la cuenta de ORI se realizan de acuerdo con la NIIF 9. Esto significa reclasificar la cuenta de ORI a través de las cuentas de resultados en el mismo período en los que la transacción pronosticada ocurre la cobertura esperada de los flujos de efectivo afecta el resultado del período. Al 30 de septiembre de 2020, ORI incluye un efecto cambiario negativo de Ps.5,264,766. Al 31 de diciembre de 2019, incluye un efecto cambiario positivo de Ps.14,096.

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 THIE 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 30 de septiembre de 2020 y al 31 de diciembre de 2019, el valor razonable de la cobertura fue una ganancia no realizada de Ps.927 y Ps.2,695, se presenta como parte de los activos financieros en el estado de situación financiera. Por los tres y nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2020, pérdida neta en los contratos CAP de Tasa de Interés fue de Ps.339 y Ps.1,126, respectivamente, la cual fue reconocida como parte del costo financiero en el estado consolidado de resultados.

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 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 30 de septiembre de 2020		
	Plazo de 1 año	1 a 5 años	Total
Préstamos que devengan intereses:			
Anticipos para la compra de aeronaves	Ps. 1,981,426	Ps. 2,128,260	Ps. 4,109,686
Capital de trabajo de corto plazo	200,000	-	200,000
Certificados Bursátiles Fiduciarios respaldada por activos	125,000	1,375,000	1,500,000
Instrumentos financieros derivados:			
Opciones Collares Costo Cero de combustible	428,929	-	428,929
Pasivos por arrendamiento:			
Arrendamiento de aeronaves, motores, terrenos y edificios	7,498,243	42,096,202	49,594,445
Pasivo para devolución de aeronaves arrendadas	-	2,387,929	2,387,929
Total	Ps.10,233,598	Ps.47,987,391	Ps.58,220,989

	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	Ps. 1,855,956	Ps. 1,452,553	Ps. 3,308,509
Capital de trabajo de corto plazo	200,000	-	200,000
Certificados Bursátiles Fiduciarios respaldada por activos	-	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

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 30 de septiembre de 2020 y al 31 de diciembre de 2020, 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 2020.

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 nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2020 y al 31 de diciembre de 2019, 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.

6. Medición del valor razonable

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 periodo de reporte.

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	
	30 de septiembre de 2020	31 de diciembre de 2019	30 de septiembre de 2020	31 de diciembre de 2019
Activos				
Instrumentos financieros derivados	Ps. 1,773	Ps. 136,262	Ps. 1,773	Ps. 136,262
Pasivos				
Deuda financiera	(5,809,686)	(5,008,509)	(5,995,688)	(5,194,316)
Instrumentos financieros derivados	(428,929)	-	(428,929)	-
Total	Ps. (6,236,842)	Ps. (4,872,247)	Ps. (6,422,844)	Ps. (5,058,054)

Al 30 de septiembre de 2020, la medición del valor razonable se muestra a continuación:

	Medición del valor razonable			
	Precios cotizados en mercados activos	Datos significativos observables	Datos significativos no observables	Total
	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	
Activos				
Instrumentos financieros derivados:				
Opciones de compra asiáticas sobre combustible*	Ps. -	Ps. 846	Ps. -	Ps. 846
Cobertura de tasa de interés (Cap)	-	927	-	927
Pasivos				
Instrumentos financieros derivados:				
Opciones de collares asiáticos de combustible de costo cero*	-	(428,929)	-	(428,929)
Pasivos cuyos valores razonables son revelados:				
Intereses devengados de deuda y préstamos**	-	(5,995,688)	-	(5,995,688)
Neto	Ps. -	Ps. (6,422,844)	Ps. -	Ps. (6,422,844)

* Niveles de Jet Fuel..

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

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

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

	Medición del valor razonable			Total
	Precios cotizados en mercados activos	Datos significativos observables	Datos significativos no observables	
	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	
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.

** Curva LIBOR y Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio TIIIE, 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 de resultados consolidados por los tres meses terminados al 30 de septiembre de 2020 y de 2019:

Estados consolidados de resultados

Instrumento	Rubro en estados financieros	Por los tres meses terminados al 30 de septiembre de,	
		2020	2019
Opciones de compra asiáticas de combustible	Combustible	Ps. (18,279)	Ps.(13,995)
Opciones de compra collares de costo cero	Combustible	(299,695)	8,320
CAP de tasa de interés	Costo Financiero	(339)	-
Total		<u>Ps.(318,313)</u>	<u>Ps. (5,675)</u>

La siguiente tabla resume la (pérdida) ganancia de los instrumentos financieros derivados reconocidos en los estados de resultados consolidados por los nueve meses terminados al 30 de septiembre de 2020 y de 2019:

Estados consolidados de resultados

Instrumento	Rubro en estados financieros	Por los nueve meses terminados al 30 de septiembre de,	
		2020	2019
Opciones de compra asiáticas de combustible	Combustible	Ps. (20,645)	Ps. (14,761)
Opciones de compra collares de costo cero	Combustible	(616,930)	(9,477)
CAP de tasa de interés	Costo Financiero	(1,126)	-
Total		<u>Ps. (638,701)</u>	<u>Ps. (24,238)</u>

La siguiente tabla resume la ganancia (pérdida) neta en CFE después de impuestos reconocida en los estados de resultados integrales consolidados condensados no auditados por los tres meses terminados al 30 de septiembre de 2020 y 2019:

Estados consolidados de resultados integrales

Instrumento	Rubro en estados financieros	Por los tres meses terminados al 30 de septiembre de,	
		2020	2019
Opciones de compra asiáticas de combustible	ORI	Ps. 11,212	Ps. 33,137
Contratos de opciones de collar de combustible de costo cero	ORI	389,087	8,643
Cobertura de tasa de interés (Cap)	ORI	(883)	4,004
Instrumentos financieros no derivados	ORI	741,450	588,699
Total		Ps. 1,140,866	Ps. 634,483

La siguiente tabla resume la ganancia (pérdida) neta en CFE después de impuestos reconocida en los estados de resultados integrales consolidados condensados no auditados por los nueve meses terminados al 30 de septiembre de 2020 y 2019:

Estados consolidados de resultados integrales

Instrumento	Rubro en estados financieros	Por los nueve meses terminados al 30 de septiembre de,	
		2020	2019
Opciones de compra asiáticas de combustible	ORI	Ps. (12,887)	Ps. (20,586)
Contratos de opciones de collar de combustible de costo cero	ORI	(562,496)	135,591
Forwards de tipo de cambio	ORI	-	(14,241)
Cobertura de tasa de interés (Cap)	ORI	(642)	(4,004)
Instrumentos financieros no derivados	ORI	(5,278,862)	(933,538)
Total		Ps. (5,854,887)	Ps. (836,778)

7. Activos y pasivos financieros

Al 30 de septiembre de 2020 y al 31 de diciembre de 2019 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

	Al 30 de septiembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019
Instrumentos financieros derivados designados como coberturas de flujos de efectivo (parte efectiva reconocida en ORI)		
Opciones de compra asiáticas de combustible	Ps. 846	Ps. -
Opciones de collar de combustible asiático de costo cero	-	133,567
Cobertura de tasa de interés (Cap)	927	2,695
Total de activos financieros	Ps. 1,773	Ps. 136,262

Presentados en el estado consolidado de situación financiera de la siguiente manera:

Circulante	Ps. 846	Ps. 133,567
No circulante	Ps. 927	Ps. 2,695

b) Deuda financiera

(i) Al 30 de septiembre de 2020 y al 31 de diciembre de 2019, la deuda a corto plazo y largo plazo se integra de la siguiente forma:

	Al 30 de septiembre 2020	Al 31 de diciembre de 2019
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. 4,109,686	Ps. 3,308,509
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 THIE 28 días más 175 puntos porcentuales.	1,500,000	1,459,871
III. 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 THIE 28 días más 300 puntos porcentuales	200,000	200,000
IV. Amortización de costos de transacción	(17,351)	(22,472)
V. Intereses devengados y otros costos financieros	21,847	30,061
	5,814,182	4,975,969
Vencimientos a corto plazo	2,328,272	2,086,017
Total a largo plazo	Ps. 3,485,910	Ps. 2,889,952

THIE: 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 30 de septiembre de 2020:

	Durante un año	Oct. 2021- Sept. 2022	Oct. 2022- Sept. 2023	Oct. 2023- Sept. 2024	Oct. 2024- Sept. 2025	Total
Santander/Bancomext	Ps. 1,999,845	Ps. 1,999,605	Ps. 128,656	Ps. -	Ps. -	Ps. 4,128,106
CEBUR	127,435	500,000	500,000	375,000	-	1,502,435
Banco Sabadell	200,992	-	-	-	-	200,992
Total	Ps. 2,328,272	Ps. 2,499,605	Ps. 628,656	Ps. 375,000	Ps. -	Ps. 5,831,533

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.

El 30 de septiembre de 2020 la Compañía no cumplió con el índice financiero, por lo que la Compañía solicitó una dispensa a los bancos. La compañía recibió la dispensa el 23 de octubre de 2020, por lo que la compañía se encuentra en cumplimiento con el índice financiero de la línea de financiamiento PDP que incluyó el 3T20, 4T20, 1T21 y 2T21. La dispensa fue otorgada por ambos bancos, Santander y Bancomext.

Al 31 de diciembre de 2019, 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).

El 20 de junio de 2019, la Compañía, a través de su subsidiaria Concesionaria, emitió 15,000,000 de certificados bursátiles fiduciarios bajo el símbolo VOLARCB 19 por la cantidad de Ps.1,500 millones 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 TIEE 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 1.75x 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 del servicio de la deuda de cualquier serie mantiene en depósito una cantidad menor que el saldo requerido de la cuenta de reserva del servicio de la deuda por un período que incluye dos o más métodos de pago consecutivos;
- 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 Multiple (“Sabadell”) en pesos mexicanos, con una tasa de interés anual de THIE 28 días más 120 puntos básicos. La deuda de capital de trabajo "Sabadell" tiene la siguiente obligación:

- i) El deudor conjunto (Concesionaria) debe representar el 85% del EBITDA del acreditado.

Al 30 de septiembre de 2020 y al 31 de diciembre de 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.

c) Otros pasivos financieros

Al 30 de septiembre de 2020 y al 31 de diciembre de 2019, los instrumentos financieros derivados designados como CFE de la Compañía se resumen en la siguiente tabla:

Instrumentos financieros derivados designados como CFE (porción efectiva reconocida en ORI):	Al 30 de septiembre 2020	Al 31 de diciembre 2019
Opciones de collar costo cero	Ps. 428,929	Ps. -
Total pasivos financieros	Ps. 428,929	Ps. -
Presentados en los estados financieros condensados de situación financiera:		
Circulante	Ps. 428,929	Ps. -
No Circulante	Ps. -	Ps. -

8. Efectivo y equivalentes de efectivo

A continuación, se muestra un análisis de la cuenta:

	Al 30 de septiembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019
Efectivo en bancos	Ps. 5,639,267	Ps. 4,612,927
Inversiones a corto plazo	2,456,474	3,231,125
Efectivo en caja	14,785	44,880
Fondos restringidos en fideicomiso relacionados con reservas de servicio de la deuda	91,040	91,040
Total de efectivo y equivalentes de efectivo	Ps. 8,201,566	Ps. 7,979,972

Al 30 de septiembre de 2020, la Compañía registró una parte de las ventas anticipadas de boletos por un monto de Ps.91,040 como un fondo restringido. 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.

9. Partes relacionadas

a) A continuación, se presenta un análisis de los saldos con partes relacionadas al 30 de septiembre de 2020 y al 31 de diciembre de 2019.

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:

	<u>Tipo de transacción</u>	<u>País de origen</u>	<u>Al 30 de septiembre de 2020</u>	<u>Al 31 de diciembre de 2019</u>	<u>Término</u>
Por cobrar:					
Frontier Airlines Inc. ("Frontier")	Código compartido	USA	<u>Ps. 47,657</u>	<u>Ps. 23,442</u>	30 días
			<u>Ps. 47,657</u>	<u>Ps. 23,442</u>	
Por pagar:					
	<u>Tipo de transacción</u>	<u>País de origen</u>	<u>Al 30 de septiembre de 2020</u>	<u>Al 31 de diciembre de 2019</u>	<u>Término</u>
Grupo Aeroportuario del Centro Norte (OMA)	Servicios aeroportuarios	México	Ps. 213,270	Ps. -	30 días
Aeromantenimiento, S.A. ("Aeroman")	Mantenimiento de motores aeronaves y otros servicios	México / El Salvador	63,545	1,474	30 días
Mijares, Angoitia, Cortés y Fuentes, S.C.	Honorarios por Servicios Profesionales	México	488	996	30 días
One Link, S.A. de C.V. ("One Link")	Honorarios por centro de atención telefónica	El Salvador	-	39,838	30 días
Frontier Airlines Inc. ("Frontier")	Código compartido	USA	-	16,246	30 días
			<u>Ps. 277,303</u>	<u>Ps. 58,554</u>	

Al 30 de septiembre de 2020 y al 31 de diciembre de 2019, la Compañía no reconoció ningún deterioro de cuentas por cobrar relacionadas con los montos adeudados por partes relacionadas. Esta evaluación se realiza cada año financiero mediante el examen de la situación financiera de la parte relacionada y el mercado en el que opera la parte relacionada.

b) Por los tres meses terminados el 30 de septiembre de 2020 y 2019, la compañía realizó las siguientes operaciones con partes relacionadas:

Operaciones con partes relacionadas	País de origen	2020	2019
Ingresos:			
Transacciones con afiliadas			
Frontier Airlines Inc.			
Código compartido	USA	Ps. 24,471	Ps. 67,467

Operaciones con partes relacionadas	País de origen	2020	2019
Gastos:			
Transacciones con afiliadas			
Aeromantenimiento, S.A.			
Mantenimiento de aeronaves y motores	México/El Salvador	Ps. 67,083	Ps. 40,781
Soporte técnico	México/El Salvador	936	1,891
Grupo Aeroportuario del Centro Norte			
Servicio aeroportuario	México	8,805	-
Servprot, y MACF			
Honorarios de centro de atención telefónica y otros servicios profesionales	México	1,374	714

c) Por los nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2020 y 2019, la Compañía realizó las siguientes operaciones con partes relacionadas:

Operaciones con partes relacionadas	País de origen	2020	2019
Ingresos:			
Transacciones con afiliadas			
Frontier Airlines Inc.			
Código compartido	USA	Ps. 107,506	Ps. 163,448

Operaciones con partes relacionadas	País de origen	2020	2019
Gastos:			
Transacciones con afiliadas			
Aeromantenimiento, S.A.			
Mantenimiento de aeronaves y motores	México/El Salvador	Ps. 174,196	Ps. 175,535
Soporte técnico	México/El Salvador	3,005	3,207
Servprot, Onelink, y MACF			
Honorarios de centro de atención telefónica y otros servicios profesionales	México/El Salvador	76,309	2,227
Grupo Aeroportuario del Centro Norte			
Servicios aeroportuarios	México	13,838	-

d) 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, 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 30 de septiembre de 2020 y al 31 de diciembre de 2019, la Compañía no tiene saldo con Servprot.

Durante los tres meses terminados al 30 de septiembre de 2020 y 2019, la Compañía erogó Ps.953 y Ps.714, respectivamente por este concepto.

Durante los nueve meses terminados al 30 de septiembre de 2020 y 2019, la Compañía erogó Ps.2,647 y Ps.2,227, respectivamente por este concepto.

e) Aeroman

Aeroman es parte relacionada, debido a que Marco Baldocchi, es miembro del Consejo de Administración de la Compañía y Director suplente 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 30 de septiembre de 2020 y al 31 de diciembre de 2019, el saldo del contrato con Aeroman era de Ps.63,545 y Ps.1,474, respectivamente.

Durante los tres meses terminados al 30 de septiembre de 2020 y 2019, la Compañía incurrió en gastos de mantenimiento en aeronaves, motores y soporte técnico de Ps.68,019 y Ps.42,672, respectivamente.

Durante los nueve meses terminados al 30 de septiembre de 2020 y 2019, la Compañía incurrió en gastos de mantenimiento en aeronaves, motores y soporte técnico de Ps.177,201 y Ps.178,742, respectivamente.

f) Mijares, Angoitia, Cortés y Fuentes

Mijares, Angoitia, Cortés y Fuentes, S.C. ("MACF") es parte 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 30 septiembre de 2020 y al 31 de diciembre de 2019 el saldo del contrato con MACF era de Ps. 488 y Ps.996, respectivamente.

Durante los tres meses terminados al 30 de septiembre de 2020 y 2019, la Compañía incurrió en gastos de servicios profesionales de Ps.421 y Ps.0, respectivamente.

Durante los nueve meses terminados al 30 de septiembre de 2020 y 2019, bajo este contrato la Compañía incurrió en gastos de servicios profesionales de Ps.495 y Ps.0, respectivamente.

g) 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 30 de septiembre de 2020 y al 31 de diciembre de 2019, el saldo por cobrar con Frontier era de Ps.47,657 y Ps.23,442, respectivamente. Adicionalmente, al 30 de septiembre de 2020 y al 31 de diciembre de 2019, el saldo por pagar con Frontier era de Ps.0 y Ps.16,246, respectivamente.

Durante los tres meses terminados al 30 de septiembre de 2020 y 2019, la Compañía tuvo ingresos de Ps.24,471 y Ps.67,467, respectivamente.

Durante los nueve meses terminados al 30 de septiembre de 2020 y 2019, la Compañía tuvo ingresos de Ps.107,506 y Ps.163,448, respectivamente.

h) OneLink

OneLink, S.A. de C.V. (“OneLink”) era una parte relacionada hasta diciembre de 2017, debido a que Marco Baldocchi, miembro suplente del Consejo de Administración, fue director en Onelink. El 24 de octubre de 2019 y hasta el 30 de junio de 2020 Onelink, Holdings, S.A. (“Onelink Holdings”) y su filial Onelink fueron partes relacionadas, porque el Sr. Rodrigo Antonio Escobar Nottebohm, un ex-miembro suplente de la junta de Onelink Holdings, se convirtió en un director de la Compañía. De conformidad con este acuerdo, One Link recibe llamadas de los clientes para reservar vuelos y ofrece a los clientes información sobre tarifas, horarios y disponibilidad. Al 30 de septiembre de 2020 y al 31 de diciembre de 2019, la Compañía tiene una cuenta por pagar con One Link de Ps.0 y Ps.39,838, respectivamente.

Durante los tres meses terminados al 30 de septiembre de 2020 y 2019, la Compañía reconoció gastos con esta parte relacionada por de Ps.0 y Ps.0, respectivamente.

Durante los nueve meses terminados al 30 de septiembre de 2020 y 2019, la Compañía reconoció gastos con esta parte relacionada por Ps.73,167 y Ps.0, respectivamente.

i) Grupo Aeroportuario del Centro Norte (OMA)

El 22 de abril de 2020, el Grupo Aeroportuario del Centro Norte (OMA) se convirtió en una parte relacionada porque la Sra. Guadalupe Phillips Margain es miembro independiente de la junta directiva de la Compañía y miembro de la junta directiva de OMA. El Sr. Ricardo Maldonado Yáñez también son miembros independientes del Consejo de Administración de la Compañía y de OMA. Al 30 de septiembre de 2020, la cuenta por pagar con OMA era de Ps.213,270.

Durante el período de tres y nueve meses terminados al 30 de septiembre de 2020, la Compañía reconoció gastos bajo este contrato por Ps.8,805 y Ps.13,838, respectivamente.

j) Directores y funcionarios

Durante los tres meses terminados el 30 de septiembre de 2020 y 2019, 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.19,946 y Ps.34,318, respectivamente.

Durante los nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2020 y 2019, 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.133,730 y Ps.112,120, respectivamente.

Por los tres meses terminados el 30 de septiembre de 2020 y 2019, el presidente y miembros independientes del Consejo de Administración de la Compañía recibieron una compensación total de aproximadamente Ps.1,379 y Ps.2,119, respectivamente, y el resto de los directores recibió una compensación de Ps.93 y Ps.1,130, respectivamente.

Por los nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2020 y 2019, el presidente y miembros independientes del Consejo de Administración de la Compañía recibieron una compensación total de aproximadamente Ps.4,470 y Ps.4,314, respectivamente, y el resto de los directores recibió una compensación de Ps.3,602 y Ps.2,401, respectivamente.

10. Inventarios

Los inventarios al 30 de septiembre de 2020 y al 31 de diciembre de 2019 se analizan a continuación:

	2020		2019
Refacciones de aeronaves y accesorios de equipo de vuelo	Ps. 246,635	Ps.	294,390
Alimentos, bebidas y utensilios de servicio a bordo	7,511		7,518
	Ps. 254,146	Ps.	301,908

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 nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2020 y de 2019, los inventarios de consumo, registrados como parte de los gastos de mantenimiento, ascendieron a Ps.169,341 y Ps.210,798, respectivamente.

11. Refacciones rotables, mobiliario y equipo, neto

a) Adquisiciones y bajas

Durante los nueve meses terminados al 30 de septiembre de 2020 y 2019, la Compañía adquirió refacciones rotables, mobiliario y equipo por un monto de Ps.2,492,507 y Ps.2,442,378, respectivamente.

Las refacciones rotables, mobiliario y equipo que se dispusieron por el periodo de nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2020 y 2019 fueron de Ps.2,423,438 y Ps.1,206,597, respectivamente. Estos montos incluyen reembolsos de pagos previos a la adquisición de aeronaves de Ps.967,739 y Ps.704,852, respectivamente.

b) Gastos de depreciación

El gasto por depreciación por los tres meses terminados al 30 de septiembre de 2020 y 2019, fue de Ps.206,177 y Ps.150,116, respectivamente. El gasto por depreciación por los nueve meses terminados al 30 de septiembre de 2020 y 2019, fue de Ps.574,060 y Ps.407,670, respectivamente.

Los cargos por depreciación del periodo son reconocidos como componentes de los gastos operativos en los estados de resultados consolidados condensados no auditados.

12. Activos intangibles, neto

a) Adquisiciones

Por los nueve meses terminados al 30 de septiembre de 2020 y 2019, la compañía adquirió activos intangibles por un monto de Ps.75,446 y Ps.43,840, respectivamente.

b) Gasto de amortización

El gasto por amortización de software por los tres meses terminados al 30 de septiembre de 2020 y 2019 fue de Ps.24,625 y Ps.26,390, El gasto por amortización de software por los nueve meses terminados al 30 de septiembre de 2020 y 2019 fue de Ps.75,702 y Ps.60,023, respectivamente. Estos montos fueron reconocidos en los rubros de depreciación y amortización de los estados consolidados condensados no auditados de resultados.

13. Arrendamientos

A continuación, se mencionan los arrendamientos más significativos:

Las aeronaves y los motores representan los contratos de arrendamiento más significativos de la Compañía. Al 30 de septiembre de 2020, la Compañía tiene arrendadas 83 aeronaves (81 al 31 de diciembre de 2019) y 18 motores de repuesto bajo arrendamientos (14 al 31 de diciembre de 2019) 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 arrendados*:

<u>Aeronave</u>	<u>Modelo</u>	<u>Al 30 de septiembre de 2020</u>	<u>Al 31 de diciembre de 2019</u>
A319	132	3	3
A319	133	3	4
A320	233	39	39
A320	232	1	2
A320NEO	271N	21	17
A321	231	10	10
A321NEO	271N	6	6
		<u>83</u>	<u>81</u>

Tipo de motor	Modelo	Al 30 de septiembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019
V2500	V2524-A5	2	2
V2500	V2527M-A5	3	3
V2500	V2527E-A5	5	3
V2500	V2527-A5	2	2
PW1100	PW1127G-JM	5	3
PW1100	PW1133G-JM	1	1
		18	14

* 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 los tres meses terminados al 30 de septiembre de 2020 la Compañía realizó transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso de tres nuevas aeronaves A320NEO y una devolución de una aeronave A320 a su arrendador.

Durante los nueve meses terminados al 30 de septiembre de 2020 la Compañía realizó transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso de cuatro nuevas aeronaves A320NEO, una devolución de una aeronave A319 y una devolución de una aeronave A320 a su arrendador respectivo.

Durante los nueve meses terminados al 30 de septiembre de 2020 la Compañía incorporó dos motores de repuesto NEO a su flota basados en los términos del contrato original de compra de Pratt & Whitney (FMP), también la Compañía vendió dos motores de repuestos CEO propios. Estos motores están sujetos a la transacción de venta y arrendamiento en vía de regreso y sus respectivos contratos de arrendamiento se reconocen como arrendamiento.

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 incorporo dos motores de repuesto NEO a su flota basados en los términos del contrato de compra de "Pratt & 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).

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	Arrendamiento de motores	Arrendamientos de terrenos y edificios	Total
Saldos al 31 de diciembre de 2019	Ps. 33,312,089	Ps. 677,198	Ps. 139,479	Ps.34,128,766
Adiciones	3,276,573	288,115	15,222	3,579,910
Depreciación en activos por derecho de uso	(3,540,462)	(154,111)	(57,385)	(3,751,958)
Saldos al 30 de septiembre de 2020	Ps. 33,048,200	Ps. 811,202	Ps. 97,316	Ps.33,956,718

A continuación, se detallan el valor en libros de los pasivos por arrendamiento y los movimientos durante el período:

	<u>Al 30 de septiembre de 2020</u>	<u>Al 31 de diciembre de 2019</u>
Saldos al 1 de enero	Ps. 40,517,045	Ps. 39,565,146
Adiciones	3,852,593	7,186,613
Aumento de intereses	1,796,736	2,037,540
Efecto cambiario	7,491,785	(1,772,452)
Pagos	(4,063,714)	(6,499,802)
Saldos al final del periodo reportado	Ps. 49,594,445	Ps. 40,517,045
Corto plazo	7,498,243	4,720,505
Largo plazo	42,096,202	35,796,540

Los siguientes son los importes reconocidos en resultados por los tres meses terminados al 30 de septiembre de 2020 y 2019:

	<u>Al 30 de septiembre de 2020</u>	<u>Al 30 de septiembre de 2019</u>
Depreciación de activos por derecho de uso	Ps. (1,277,828)	Ps. (1,186,266)
Gastos de intereses por pasivos por arrendamiento	(661,742)	(520,543)
Gastos variables de aeronaves y motores	(537,304)	(225,858)
Monto total reconocido en resultados	Ps. (2,476,874)	Ps. (1,932,667)

Los siguientes son los importes reconocidos en resultados por los nueve meses terminados al 30 de septiembre de 2020 y 2019:

	<u>Al 30 de septiembre de 2020</u>	<u>Al 30 de septiembre de 2019</u>
Depreciación de activos por derecho de uso	Ps. (3,751,958)	Ps. (3,522,130)
Gastos de intereses por pasivos por arrendamiento	(1,904,106)	(1,510,478)
Gastos variables de aeronaves y motores	(1,337,873)	(768,592)
Monto total reconocido en resultados	Ps. (6,993,937)	Ps. (5,801,200)

La Compañía tuvo salidas de efectivo totales por arrendamientos por Ps.4,349,801 al 30 de septiembre de 2020 (Ps.4,786,987 al 30 de septiembre de 2019).

14. Patrimonio

Al 30 de septiembre de 2020, el número total de acciones autorizadas por 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	-	(18,088,320)	(18,088,320)
	24,180	993,764,177	993,788,357

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 ⁽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	-	(15,136,057)	(15,136,057) ⁽¹⁾
	24,180	996,716,440	996,740,620

⁽¹⁾ El número de acciones anuladas al 31 de diciembre de 2019 fue de 294,541, las cuales se presentan como acciones de tesorería.

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 revolving 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.

Al 30 de septiembre de 2020 y al 31 de diciembre de, la Compañía no declaró dividendos.

a) (Pérdida) utilidad por acción

Las (pérdidas) utilidades básicas por acción (“PPA o UPA”) son calculadas dividiendo la (perdida) utilidad del ejercicio atribuible a los accionistas ordinarios de la controladora por el promedio ponderado del número de acciones ordinarias en circulación durante el periodo.

La PPA ó UPA diluida es calculada dividiendo el monto de la (pérdida) utilidad atribuible a las acciones ordinarias entre el promedio del número de acciones ordinarias en circulación durante el periodo.

La siguiente tabla muestra los cálculos de las utilidades por acción básica y diluida por los tres meses terminados al 30 de septiembre del 2020 y 2019:

	Por los tres meses terminados al 30 de septiembre de	
	2020	2019
(Pérdida) utilidad neta del periodo	Ps. (2,175,052)	Ps. 713,060
Promedio ponderado del número de acciones en circulación (en miles):		
Básicas	1,011,877	1,011,877
Diluidas	1,011,877	1,011,877
(Pérdida) utilidad por acción:		
Básicas	(2.150)	0.705
Diluidas	(2.150)	0.705

La siguiente tabla muestra los cálculos de la (pérdida) utilidad por acción básica y diluida por los nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2020 y 2019:

	Por los nueve meses terminados al 30 de septiembre de	
	2020	2019
(Pérdida) utilidad neta del periodo	Ps. (5,190,857)	Ps. 1,351,720
Promedio ponderado del número de acciones en circulación (en miles):		
Básicas	1,011,877	1,011,877
Diluidas	1,011,877	1,011,877
(Pérdida) utilidad por acción:		
Básicas	(5.130)	1.336
Diluidas	(5.130)	1.336

15. Impuesto a la utilidad

i) La Compañía calcula el gasto por impuesto sobre la renta del período utilizando la tasa que será aplicable a las ganancias anuales totales esperadas. Los componentes principales del gasto por impuesto sobre la renta en el estado de resultados condensados no auditados son:

Estado consolidado de resultados

	Por los tres meses terminados al 30 de septiembre de	
	2020	2019
Beneficio (gasto) por impuesto sobre la renta diferido	Ps. 579,046	Ps. (305,597)
Total de beneficio (gasto) de impuesto a la utilidad	Ps. 579,046	Ps. (305,597)

La tasa efectiva de la compañía durante los tres meses terminados el 30 de septiembre de 2020 y 2019 fue de 21.0% y 30.0%, respectivamente.

La Compañía calcula el gasto por impuesto sobre la renta del período utilizando la tasa que será aplicable a las ganancias anuales totales esperadas. Los componentes principales del gasto por impuesto sobre la renta en el estado de resultados condensados no auditados son:

Estado consolidado de resultados

	Por los nueve meses terminados al 30 de septiembre de	
	2020	2019
Beneficio (gasto) por impuesto sobre la renta diferido	Ps. 1,871,534	Ps. (579,309)
Total de beneficio (gasto) de impuesto a la utilidad	Ps. 1,871,534	Ps. (579,309)

La tasa efectiva de la compañía durante los nueve meses terminados al 30 de septiembre de 2020 y 2019 fue de 26.5% y 30.0%, respectivamente

ii) Impuesto al valor agregado (IVA)

Durante el tercer trimestre de 2020, la Compañía registró un gasto único de IVA por Ps.746 millones resultado de un ajuste en la tasa del impuesto al valor agregado en la región fronteriza norte. El ajuste fue registrado en el rubro de gastos de venta, mercadería y distribución en el estado condensado no auditado de resultados. La compañía también ajustó la tasa del impuesto al valor agregado en la región fronteriza norte para futuras ventas.

16. 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 con el 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\$ 31,213	Ps. 700,960
2021	47,537	1,067,553
2022	66,349	1,490,019
2023	366,807	8,237,495
2024 y posteriores	3,926,927	88,188,178
	US\$ 4,438,833	Ps. 99,684,205

(1) Utilizando el tipo de cambio al 30 de septiembre de 2020 de Ps.22.4573.

Todas las aeronaves adquiridas por la Compañía a través del acuerdo de compra de Airbus hasta el 30 de septiembre de 2020 y al 31 de diciembre del 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 estimadas	
	En dólares	En pesos mexicanos ⁽¹⁾
2020	US\$ 146,500	Ps. 3,289,994
2021	209,500	4,704,804
2022 y posteriores	547,746	12,300,896
	US\$ 903,746	Ps. 20,295,694

(1) Utilizando el tipo de cambio al 30 de septiembre de 2020 de Ps.22.4573.

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 ⁽¹⁾
2020	US\$ 1,536	Ps. 34,494
2021	20,796	467,022
2022	50,692	1,138,405
2023	74,036	1,662,649
2024 y posteriores	745,664	16,745,600
	US\$ 892,724	Ps. 20,048,170

(1) Utilizando el tipo de cambio al 30 de septiembre de 2020 de Ps.22.4573.

Litigios

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.

17. 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:

	Por los tres meses terminados al 30 de septiembre	
	2020	2019
Ingresos operativos:		
Nacionales (México)	Ps. 3,868,006	Ps.6,593,788
Internacionales:		
Estados Unidos de América y Centroamérica (1)	855,666*	2,907,968*
Total de ingresos operativos	Ps. 4,723,672	Ps.9,501,756

*Incluye instrumentos financieros no derivados.

(1) Los Estados Unidos de América representan aproximadamente el 18% y 31% de los ingresos totales provenientes de clientes internacionales por los tres meses terminados el 30 de septiembre de 2020 y 2019, respectivamente.

	Por los nueve meses terminados al 30 de septiembre	
	2020	2019
Ingresos operativos:		
Nacionales (México)	Ps. 10,232,390	Ps. 17,482,546
Internacionales:		
Estados Unidos de América y Centroamérica (1)	3,841,637*	7,540,864*
Total de ingresos operativos	<u>Ps. 14,074,027</u>	<u>Ps. 25,023,410</u>

*Incluye instrumentos financieros no derivados.

(1) Los Estados Unidos de América representan aproximadamente el 27% y 30% de los ingresos totales provenientes de clientes internacionales por los nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2020 y 2019, 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.

18. Eventos subsecuentes

Subsecuente al 30 de septiembre de 2020 y hasta el 7 de diciembre de 2020:

El 23 de noviembre de 2020, la Compañía fue seleccionada como compañía componente del índice Dow Jones Sustainability (DJSI) MILA Pacific Alliance Index.