

## Modelo de Negocio Resiliente y Gestión Disciplinada de Capacidad Genera Rentabilidad en un Entorno Desafiante

Ciudad de México, 24 de octubre de 2024 - Grupo Viva Aerobus, S.A. de C.V. ("Viva Aerobus" o "Viva") empresa controladora de Aeroenlaces Nacionales, S.A. de C.V., anunció hoy sus resultados financieros correspondientes al 3T 2024.

Millones de dólares <sup>1</sup>	3T 2024	3T 2023	% Var	9M 2024	9M 2023	% Var
<b>Resumen Financiero</b>						
<b>Ingresos Operativos Totales</b>	665	571	16.4%	1,896	1374	38.0%
<b>Utilidad de Operación (EBIT)</b>	161	113	43.0%	347	157	120.4%
<b>Margen de Operación (EBIT)</b>	24.2%	19.7%	4.5pp	18.3%	11.5%	6.8pp
<b>EBITDAR</b>	325	208	55.9%	794	401	98.0%
<b>Margen EBITDAR</b>	48.9%	36.5%	12.4pp	41.9%	29.2%	12.7pp
<b>Resumen Operativo</b>						
<b>ASMs (millones)</b>	6,014	5,666	6.1%	17,151	15,325	11.9%
<b>TRASM (centavos de dólar)</b>	11.05	10.08	9.6%	11.06	8.96	23.3%
<b>CASM (centavos de dólar)</b>	8.37	8.09	3.5%	9.03	7.94	13.8%
<b>CASM ex-combustible (centavos de dólar)</b>	5.58	4.98	12.2%	6.07	4.80	26.5%
<b>CASM combustible (centavos de dólar)</b>	2.79	3.11	-10.4%	2.96	3.14	-5.6%
<b>Factor de Ocupación (%)<sup>2</sup></b>	89.8%	89.0%	0.8pp	87.3%	87.1%	0.2pp
<b>Pasajeros reservados (miles)</b>	7,317	6,868	6.5%	20,243	18,208	11.2%

(1) Montos expresados en dólares americanos (US\$), a menos que se indique lo contrario.

(2) A partir de julio 2024, el factor de ocupación solo incluirá las operaciones de itinerario. Las cifras de 2023 también reflejan este cambio.

### Juan Carlos Zuazua, Director General, comentó:

"Estoy muy orgulloso de nuestra Gente Viva, quienes han enfrentado la crisis de revisión de motores de P&W y eventos meteorológicos atípicos con el mayor compromiso para proteger a nuestros pasajeros, colaboradores y al negocio. A pesar de estar ante uno de los entornos operativos más desafiantes de los últimos años, nuestro resiliente y flexible modelo de negocio de ultra bajo costo y la gestión disciplinada de la capacidad nos han permitido continuar con nuestra trayectoria de rentabilidad a nivel de utilidad neta.

Aunque nuestros costos siguen estando presionados por las inspecciones de los motores P&W, debido a una menor utilización de las aeronaves, la pérdida de eficiencias operativas y la implementación de estrategias para mitigar la reducción de capacidad, hemos logrado cumplir tres objetivos clave: proteger a nuestros clientes, fomentar la mejor cultura laboral<sup>1</sup> y generar rentabilidad.

Durante el tercer trimestre, nuestros mercados presentaron una tendencia positiva, impulsados por nuestra sólida red de rutas y una gestión efectiva de ingresos, demostrado por el aumento del 9.6% en los ingresos unitarios (TRASM) que se ubicaron en US\$11.05. Como resultado de mayores ingresos unitarios, menores costos de combustible y recuperaciones de costos mediante compensaciones por aviones en tierra, logramos incrementar la utilidad neta en US\$15 millones contra el año anterior, alcanzando US\$70 millones en el trimestre, con un margen neto de 10.6%.

En los primeros nueve meses del 2024, hemos mantenido altos niveles de liquidez con US\$848 millones y un apalancamiento neto de 1.5x, fortaleciendo aún más nuestra estructura de capital.

Conforme seguimos afrontando un ambiente operativo retador, mantenemos una postura prudente y enfocada en ejecutar nuestra disciplinada estrategia de capacidad y seguir entregando resultados consistentemente."

1) <https://topcompaniesmexico.com/rankings/>



## Datos Relevantes 3T 2024

Millones de dólares <sup>1</sup>	3T 2024	3T 2023	% Var
<b>Ingresos Operativos Totales</b>	665	571	16.4%
<b>TRASM (centavos de dólar)</b>	11.05	10.08	9.6%
<b>ASMs (millones)</b>	6,014	5,666	6.1%
<b>Factor de Ocupación (%)</b>	89.8%	89.0%	0.8pp
<b>Total de Gastos de Operación</b>	504	458	9.8%
<b>CASM (centavos de dólar)</b>	8.37	8.09	3.5%
<b>CASM ex-combustible (centavos de dólar)</b>	5.58	4.98	12.2%
<b>CASM combustible (centavos de dólar)</b>	2.79	3.11	-10.4%
<b>Utilidad de Operación (EBIT)</b>	161	113	43.0%
<b>Margen de Operación (EBIT)</b>	24.2%	19.7%	4.5pp
<b>Utilidad antes de impuestos a la utilidad (EBT)</b>	93	80	17.1%
<b>Margen de utilidad antes de impuestos (EBT)</b>	14.1%	14.0%	0.1pp
<b>Utilidad neta</b>	70	56	26.1%
<b>Margen de Utilidad neta</b>	10.6%	9.8%	0.8pp
<b>EBITDAR</b>	325	208	55.9%
<b>Margen EBITDAR</b>	48.9%	36.5%	12.4pp

(1) Montos expresados en dólares americanos (US\$), a menos que se indique lo contrario.

El **Total de Ingresos de Operación** aumentó 16.4%, a US\$665 millones este trimestre, reflejando mayores ingresos unitarios, un factor de ocupación saludable y crecimiento disciplinado en la capacidad. Este desempeño fue impulsado, principalmente, por el incremento de los ingresos por tarifa y complementarios, con un aumento de 9.6% en el TRASM, a US\$11.05, sumado a un crecimiento de 6.1% en ASMs, debido principalmente a entregas de aeronaves y a arrendamientos de corto plazo (ACMIs).

Durante el trimestre, los pasajeros reservados de Viva se incrementaron en 6.5%, a 7.3 millones, reflejando una mayor demanda en los mercados domésticos e internacionales. Los ingresos complementarios aumentaron 14.0% en comparación con el 3T 2023, a US\$289 millones, lo que representa el 43.5% del total de ingresos.

El **Total de Gastos de Operación** aumentó 9.8%, a US\$504 millones, por debajo del crecimiento en ingresos. Este incremento fue impulsado principalmente por una mayor capacidad de 6.1% en ASMs, mayores costos relacionados a los aviones en tierra, incluyendo los arrendamientos de corto plazo (ACMIs) para mantener la capacidad, y por presiones inflacionarias. El total de gastos de operación fue parcialmente compensado por la compensación por aviones en tierra de Pratt & Whitney y menores costos de combustible.

El CASM aumentó 3.5%, a US\$8.37 en el trimestre, reflejando un aumento de 12.2% en el CASM ex-combustible que alcanzó US\$5.58, que fue parcialmente compensado por una disminución de 10.4% en el CASM combustible que llegó a US\$2.79. El aumento en el CASM ex-combustible fue principalmente impulsado por impactos en la utilización por las aeronaves en tierra, derivados de efectos en fiabilidad de los motores GTF de Pratt & Whitney, los costos de los arrendamientos de corto plazo (ACMIs) y presiones inflacionarias. Estos efectos fueron parcialmente compensados por nuestras iniciativas de optimización de costos y la compensación por aviones en tierra de Pratt & Whitney.

La **Utilidad de Operación** alcanzó US\$161 millones, reflejando mayores ingresos unitarios. El margen de operación incrementó 4.5 puntos porcentuales, de 19.7% a 24.2%.

La **Utilidad Neta** alcanzó US\$70 millones, con un margen neto de 10.6%.



## Deuda Financiera

Millones de dólares	Sep 2024	Dic 2023	% Var
Deuda Total	768	459	67.4%
Pasivos por arrendamiento	1,553	1,549	0.3%
<b>Deuda Total Ajustada</b>	<b>2,321</b>	<b>2,008</b>	<b>15.6%</b>
Efectivo y equivalentes de efectivo	848	888	-4.5%
<b>Deuda neta ajustada*</b>	<b>1,473</b>	<b>1,120</b>	<b>31.6%</b>
<b>Deuda neta ajustada / UDM EBITDAR</b>	<b>1.5x</b>	<b>1.8x</b>	<b>-0.3x</b>
<b>Efectivo / UDM Ingresos Operativos Totales</b>	<b>33.3%</b>	<b>43.9%</b>	<b>-10.6pp</b>

\*Deuda neta ajustada: Deuda Total (incluyendo pasivos por arrendamientos) menos efectivo (incluyendo efectivo restringido).

La **Deuda Total Ajustada** fue de US\$2,321 millones, de los cuales US\$768 millones corresponden a deuda financiera y US\$1,553 millones a pasivos por arrendamiento.

El **Saldo Total de Efectivo y Equivalentes de Efectivo** fue de US\$848 millones, lo que representa el 33.3% de los ingresos acumulados en los últimos 12 meses, con un apalancamiento neto de 1.5x.

## Flota

Aeronave*	Sep 2024	Jun 2024	Mar 2024	Dic 2023	Sep 2023
Airbus 320ceo	25	24	23	23	23
Airbus 320neo	22	22	22	22	22
Airbus 321ceo	10	10	10	10	9
Airbus 321neo	29	28	28	26	24
<b>Flota Total al final del periodo</b>	<b>86</b>	<b>84</b>	<b>83</b>	<b>81</b>	<b>78</b>

<b>A321 %</b>	45.3%	45.2%	45.8%	44.4%	42.3%
<b>Neo %</b>	59.3%	59.5%	60.2%	59.3%	59.0%

\*Flota total al final del periodo excluye arrendamientos de corto plazo (ACMIs)

Durante el 3T 2024, incorporamos 2 aeronaves netas (1 Airbus 320ceo y 1 Airbus 321neo), y 8 aeronaves netas (2 Airbus 320ceo, 1 Airbus 321ceo y 5 Airbus 321neo) en comparación con septiembre de 2023.

Nuestra flota cerró el 3T 2024 con una edad promedio de 6.2 años. La flota de Viva fue reconocida, una vez más, como la más joven de México y la quinta más joven de América del Norte, por el premio "Youngest Aircraft Fleet Award 2024", otorgado por ch-aviation.

Durante el 3T 2024, tuvimos un promedio de 24.1 aeronaves A320neo en tierra, relacionados con los problemas de fiabilidad de los motores GTF de Pratt & Whitney. Para mitigar los impactos de los llamados a revisión de los motores de P&W sobre nuestra red de rutas, estamos extendiendo arrendamientos de aeronaves, recibiendo entregas de aeronaves de nuestro pedido y buscando capacidad de corto y mediano plazo.

## Coberturas

Al 30 de septiembre de 2024, Viva cuenta con instrumentos de cobertura de precios de la turbosina y de tipo de cambio, para mitigar la volatilidad cambiaria y variaciones en precios. Hemos cubierto el 50.0% de nuestro consumo previsto de turbosina para el resto de 2024 y, en cuanto al tipo de cambio, nuestra cobertura alcanza el 56.7% de nuestra exposición proyectada para el resto de 2024.



**Contacto de Relación con Inversionistas:** Marcelo González / Luis Mario Martínez / [ir@vivaerobus.com](mailto:ir@vivaerobus.com)

**Contacto Prensa:** Walfred Castro / [walfred.castro@vivaerobus.com](mailto:walfred.castro@vivaerobus.com)

## Cambio en la Moneda de Reporte al dólar

En 2020, Viva Aerobus determinó que su moneda funcional era el U.S. dólar. Efectivo el 1<sup>er</sup>o de octubre de 2022, Viva Aerobus decidió cambiar su moneda de reporte de pesos mexicanos ("MX\$") al dólar americano ("US\$"), con base en lo establecido por la Norma Internacional de Contabilidad 21, *Efectos de las variaciones en los tipos de cambio de la moneda extranjera* ("IAS 21" por sus siglas en inglés) bajo las Normas Internacionales de Información Financiera ("IFRS" por sus siglas en inglés), y con la autorización del Consejo de Administración de Grupo Viva Aerobus, S.A. de C.V., contando con la opinión favorable previa de su Comité de Auditoría. La carta del auditor externo "KPMG" reconoce el cambio en la moneda de reporte, con el fin de cumplir con los requerimientos de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores ("CNBV").

Viva considera que la utilización del dólar americano para el reporte de información financiera consolidada mejorará y facilitará el análisis a un amplio rango de usuarios (agencias calificadoras, analistas, inversionistas y acreedores, entre otros).

## Declaración sobre Eventos Futuros

Este comunicado incluye declaraciones a futuro. Viva Aerobus ha basado estas declaraciones a futuro en gran medida en sus expectativas y proyecciones actuales sobre eventos futuros y tendencias financieras, las cuales pudieran afectar a la condición financiera del negocio de Viva Aerobus. Las declaraciones a futuro no deben ser interpretadas como una garantía o seguridad de rendimiento o resultados futuros y no serán necesariamente indicaciones precisas de los momentos en los que se logrará dicho rendimiento o resultados. Las declaraciones a futuro se basan en la información disponible en el momento en que se realizan y/o en las expectativas formadas de buena fe por la Dirección en ese momento, con respecto a acontecimientos futuros, y están sujetas a riesgos e incertidumbre, que podrían hacer que el rendimiento o los resultados reales difieran materialmente de los expresados o sugeridos en las declaraciones a futuro. Los factores significativos que podrían causar tales diferencias incluyen, pero no se limitan a el entorno competitivo en la industria de Viva Aerobus, incluyendo los que surgen como sustitutos no relacionados con viajes no aéreos; capacidad para responder a la crisis sanitarias globales, tal como la pandemia de COVID-19, así como potenciales brotes de otras enfermedades y pandemias; su capacidad de mantener costos bajos, consistente con nuestro modelo de negocio de ultra-bajo costo, los cambios en el costo del combustible de Viva Aerobus, un eficiente costo de combustible para Viva Aerobus, la efectividad de sus coberturas y la capacidad de Viva Aerobus para cubrir los costos de combustible a través de opciones, swaps y otros instrumentos financieros; el impacto de las condiciones económicas en el comportamiento del consumidor en México y en el mundo; los ataques terroristas o amenazas de ataques terroristas, la inestabilidad global y las posibles acciones o actividades militares de EE.UU.; la capacidad de generar ingresos no relacionados con la venta de boletos; las condiciones externas, incluyendo condiciones meteorológicas y desastres naturales; la congestión del tráfico aéreo; brote de alguna enfermedad y un nuevo brote o escalada del COVID-19 o cualquier forma relacionada/mutada de COVID-19; la capacidad de mantener las franjas horarias en los aeropuertos en los que operamos y el servicio prestado por los operadores de aeropuertos; capacidad para operar en nuevos aeropuertos en términos que son consistentes con nuestra estrategia de negocio y modelo de ultra-bajo costo; la capacidad de Viva Aerobus y Allegiant de obtener las aprobaciones regulatorias de todas las dependencias con el fin obtener los beneficios de la alianza; conflictos laborales, huelga de empleados y otras interrupciones laborales, incluyendo en nuestras negociaciones con nuestro sindicato; pérdida de algún miembro de nuestro personal clave y la capacidad para atraer y retener personal cualificado. Obligaciones fijas relacionadas a las aeronaves; la dependencia de los saldos de caja y los flujos de efectivo operativos; los costos de mantenimiento; dependencia en sistemas automatizados y los riesgos asociados con los cambios en esos sistemas; el uso de datos personales y el impacto de una potencial violación de privacidad de datos y ataques cibernéticos; la regulación gubernamental, cambios en la ley e interpretación y supervisión del cumplimiento de la legislación aplicable; mantener y renovar permisos y concesiones; la capacidad de Viva Aerobus para ejecutar la estrategia de crecimiento; las interrupciones operativas; el endeudamiento de Viva Aerobus; la liquidez de Viva Aerobus; la dependencia de Viva Aerobus de terceros proveedores y socios; dependencia en un solo proveedor de turbosina en México, un accidente o incidente aéreo; proveedores de aeronaves y motores; los cambios en el mercado mexicano; los costos de los seguros; costos para cumplir con la normativa medioambiental; y a las fluctuaciones cambiarias, especialmente la devaluación del peso mexicano.

Además, en este comunicado, las palabras "creer", "puede", "estimar", "continuar", "anticipar", "pretender", "esperar", "predecir", "potencial" y expresiones similares, en lo que respecta a Viva Aerobus, su negocio y su administración, pretenden identificar las declaraciones a futuro. Ante estos riesgos e incertidumbres, los eventos y circunstancias a futuro discutidos en este comunicado pueden no ocurrir y los resultados reales podrían diferir materialmente de los anticipados o implícitos en las declaraciones a futuro. Todas las declaraciones a futuro atribuibles a Viva Aerobus o a las personas que actúan en su nombre están expresamente calificadas en su totalidad por las declaraciones prospectivas expuestas anteriormente. Las declaraciones a futuro se refieren únicamente a la fecha de este comunicado de resultados. No se debe depositar una confianza indebida en las declaraciones a futuro. Viva Aerobus no asume ninguna obligación de actualizar las declaraciones a futuro para reflejar los resultados reales, los cambios en las suposiciones o los cambios en otros factores que afecten a la información a futuro, excepto en la medida en que lo exija la legislación aplicable. Si Viva Aerobus actualiza una o más declaraciones a futuro, no se debe inferir que Viva Aerobus hará actualizaciones adicionales con respecto a esas u otras declaraciones a futuro.



## Glosario

**ASMs:** "Asientos disponibles por milla", representa la capacidad de asientos de la aeronave multiplicado por el número de millas.

**Utilización operativa diaria promedio** es calculada como **Horas Bloque por aeronave por día**, representa el número total de horas bloque dividido por la flota operativa promedio y el número de días en el periodo.

**Utilización total diaria promedio** es calculada como **Horas Bloque por aeronave por día**, que representa el número total de horas bloque dividido por la flota total promedio y dividido por el número de días en el periodo.

**CASM:** "Costo por asiento por milla disponible", hace referencia a los gastos operacionales totales divididos por asientos disponibles por millas (ASMs).

**CASM ex-fuel:** Representa los gastos operacionales totales excluyendo el gasto de combustible, divididos por asientos disponibles por millas (ASMs).

**EBITDA:** Significa "Utilidades antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización", se calcula como Utilidad (Pérdida) Neta Consolidada del ejercicio sumando los impuestos sobre la renta, los ingresos financieros y los gastos financieros, y la depreciación y amortización. Los ingresos financieros incluyen ingresos por intereses sobre efectivo y equivalentes de efectivo, los intereses pagados por partes relacionadas y ganancias cambiarias. Los gastos financieros incluyen los gastos por intereses de los pasivos financieros, los intereses de los pasivos por arrendamiento, la valuación de los instrumentos financieros y las pérdidas cambiarias. EBITDA es una métrica no basada en Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF). Una métrica no financiera conforme a NIIF es generalmente definida como una métrica para medir resultados financieros, pero excluye montos que no serían ajustados en la mayoría de las medidas financieras comparables bajo normas internacionales (NIIF).

**EBITDAR:** Significa "Utilidades antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización, y gasto de renta", se calcula como Utilidad (Pérdida) Neta Consolidada del ejercicio sumando los impuestos sobre la renta, los ingresos y los gastos financieros, la depreciación y amortización, y los arrendamientos. EBITDAR es una métrica no basada en Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), como se definió anteriormente.

**Factor de Ocupación:** Representa el porcentaje de capacidad de asientos que son utilizados en las aeronaves y se calcula dividiendo los pasajeros pago millas (RPMs) de itinerario por asientos disponibles por millas (ASMs) de itinerario.

**TRASM:** "Ingreso total operacional por asientos millas disponibles", representa el ingreso total operacional dividido por los asientos millas disponibles.

**RPMs:** "Pasajeros pago millas", representa el número de millas volados de los pasajeros pagos.

**Pasajeros:** Clientes que adquirieron su boleto para volar en el mes del reporte indistintamente si efectúan o no su vuelo.

**Yield:** Definido como ingreso total operativo dividido por pasajeros pago millas (RPMs).

*A partir del 1º de enero de 2020, la Compañía cambió su moneda funcional al dólar americano (US\$).*

*A partir del 1º de octubre de 2022, la Compañía cambió su moneda de reporte al dólar americano (US\$).*



# Indicadores Financieros y Operativos

## Indicadores Financieros y Operativos

Grupo Viva Aerobus, S.A. de C.V. y Subsidiarias

Periodos de tres meses terminados el 30 de septiembre de 2024 y 2023

(Información financiera en miles de dólares, a menos que se indique lo contrario)

Indicadores Financieros y Operativos	3T 2024	3T 2023	% Var
<b>Ingresos Totales</b>	<b>664,694</b>	<b>571,142</b>	<b>16.4%</b>
<b>EBITDAR</b>	<b>324,908</b>	<b>208,368</b>	<b>55.9%</b>
<b>Margen EBITDAR</b>	<b>48.9%</b>	<b>36.5%</b>	<b>12.4pp</b>
<b>EBITDA</b>	<b>281,440</b>	<b>175,312</b>	<b>60.5%</b>
<b>Margen EBITDA</b>	<b>42.3%</b>	<b>30.7%</b>	<b>11.6pp</b>
<b>Métricas de Tráfico</b>			
<b>ASMs (millones)</b>	<b>6,014</b>	<b>5,666</b>	<b>6.1%</b>
Doméstico	4,959	4,694	5.7%
Internacional	1,055	972	8.5%
<b>RPMs (millones)</b>	<b>5,375</b>	<b>5,010</b>	<b>7.3%</b>
Doméstico	4,500	4,194	7.3%
Internacional	876	816	7.3%
<b>Factor de Ocupación (%)</b>	<b>89.8%</b>	<b>89.0%</b>	<b>0.8pp</b>
Doméstico	90.8%	89.3%	1.5pp
Internacional	84.5%	87.0%	-2.5pp
<b>Pasajeros reservados (miles)</b>	<b>7,317</b>	<b>6,868</b>	<b>6.5%</b>
Doméstico	6,560	6,135	6.9%
Internacional	757	733	3.2%
<b>Métricas Operativas</b>			
TRASM (centavos de dólar)	11.05	10.08	9.6%
CASM (centavos de dólar)	8.37	8.09	3.5%
CASM ex-combustible (centavos de dólar)	5.58	4.98	12.2%
CASM combustible (centavos de dólar)	2.79	3.11	-10.4%
Tarifa por Pasajero (US\$)	51.3	46.2	11.1%
Ingreso Complementario por Pasajero (US\$)	39.5	37.0	7.0%
Ingreso Total por Pasajero (US\$)	90.8	83.2	9.2%
Ingreso Total por Asiento (US\$)	81.0	73.2	10.7%
Costo Total por Asiento (US\$)	61.4	58.7	4.5%
Costo Total por Asiento ex-combustible (US\$)	40.9	36.1	13.3%
Asientos (miles)	8,205	7,807	5.1%
Etapa media (millas)	729	728	0.1%
Sectores	41,464	37,814	9.7%
Horas Bloque	85,202	78,461	8.6%
Utilización operativa diaria promedio por aeronave (Horas Bloque)	12.5	13.0	-4.2%
Utilización total diaria promedio por aeronave (Horas Bloque)	8.9	11.2	-20.7%
Galones de combustible consumidos (millones)	65.4	57.7	13.3%
<b>Datos Macro</b>			
Promedio Jet Fuel <sup>1</sup> (US\$/gal)	2.19	2.85	-23.3%
Tipo de cambio promedio <sup>2</sup> (US\$/MX\$)	18.92	17.06	10.9%
Tipo de cambio al final de periodo <sup>2</sup> (US\$/MX\$)	19.63	17.62	11.4%

(1) Bloomberg - JETIGCPR Index

(2) Banxico



## Indicadores Financieros y Operativos

Grupo Viva Aerobus, S.A. de C.V. y Subsidiarias

Periodos de nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2024 y 2023

(Información financiera en miles de dólares, a menos que se indique lo contrario)

Indicadores Financieros y Operativos	9M 2024	9M 2023	% Var
<b>Ingresos Totales</b>	<b>1,896,170</b>	<b>1,373,711</b>	<b>38.0%</b>
<b>EBITDAR</b>	<b>794,220</b>	<b>401,095</b>	<b>98.0%</b>
<b>Margen EBITDAR</b>	<b>41.9%</b>	<b>29.2%</b>	<b>12.7pp</b>
<b>EBITDA</b>	<b>693,115</b>	<b>331,934</b>	<b>108.8%</b>
<b>Margen EBITDA</b>	<b>36.6%</b>	<b>24.2%</b>	<b>12.4pp</b>
<b>Métricas de Tráfico</b>			
<b>ASMs (millones)</b>	<b>17,151</b>	<b>15,325</b>	<b>11.9%</b>
Doméstico	14,125	12,601	12.1%
Internacional	3,027	2,723	11.1%
<b>RPMs (millones)</b>	<b>14,890</b>	<b>13,300</b>	<b>12.0%</b>
Doméstico	12,497	11,104	12.5%
Internacional	2,394	2,196	9.0%
<b>Factor de Ocupación (%)</b>	<b>87.3%</b>	<b>87.1%</b>	<b>0.2pp</b>
Doméstico	88.7%	88.1%	0.5pp
Internacional	80.6%	82.1%	-1.5pp
<b>Pasajeros reservados (miles)</b>	<b>20,243</b>	<b>18,208</b>	<b>11.2%</b>
Doméstico	18,197	16,286	11.7%
Internacional	2,046	1,922	6.4%
<b>Métricas Operativas</b>			
TRASM (centavos de dólar)	11.06	8.96	23.3%
CASM (centavos de dólar)	9.03	7.94	13.8%
CASM ex-combustible (centavos de dólar)	6.07	4.80	26.5%
CASM combustible (centavos de dólar)	2.96	3.14	-5.6%
Tarifa por Pasajero (US\$)	52.6	40.2	30.9%
Ingreso Complementario por Pasajero (US\$)	41.1	35.3	16.5%
Ingreso Total por Pasajero (US\$)	93.7	75.4	24.2%
Ingreso Total por Asiento (US\$)	81.3	47.4	71.3%
Costo Total por Asiento (US\$)	66.4	42.0	58.1%
Costo Total por Asiento ex-combustible (US\$)	44.6	25.4	75.7%
Asientos (miles)	23,330	28,957	-19.4%
Etapa media (millas)	731	729	0.3%
Sectores	116,556	102,493	13.7%
Horas Bloque	241,531	213,580	13.1%
Utilización operativa diaria promedio por aeronave (Horas Bloque)	12.2	12.6	-3.7%
Utilización total diaria promedio por aeronave (Horas Bloque)	8.9	10.9	-18.5%
Galones de combustible consumidos (millones)	184.5	157.1	17.5%
<b>Datos Macro</b>			
Promedio Jet Fuel <sup>1</sup> (US\$/gal)	2.42	2.70	-10.3%
Tipo de cambio promedio <sup>2</sup> (US\$/MX\$)	17.71	17.83	-0.7%
Tipo de cambio al final de periodo <sup>2</sup> (US\$/MX\$)	19.63	17.62	11.4%

(1) Bloomberg - JETIGCPR Index

(2) Banxico





# Estados Financieros

## Estado de Resultados

Grupo Viva Aerobus, S.A. de C.V. y Subsidiarias  
Estado Consolidado de Resultados Integrales

Periodos de tres meses terminados el 30 de septiembre de 2024 y 2023

(Miles de dólares)

Miles de dólares (no auditados)	3T 2024	3T 2023	% Var
Pasajeros	375,414	317,312	18.3%
Cargo por servicio y otros	289,280	253,830	14.0%
<b>Ingresos operativos totales</b>	<b>664,694</b>	<b>571,142</b>	<b>16.4%</b>
Otros ingresos	-76,066	-9,817	674.8%
Combustible	167,856	176,440	-4.9%
Depreciación y amortización	120,346	62,635	92.1%
Gastos de aterrizaje, despegue y navegación	71,560	66,042	8.4%
Sueldos, salarios y otros beneficios	81,207	61,566	31.9%
Gastos de apoyo en la operación	23,896	17,780	34.4%
Gastos de publicidad y distribución	28,943	25,314	14.3%
Mantenimiento	40,581	23,046	76.1%
Arrendamientos	43,468	33,056	31.5%
Otros gastos	1,809	2,403	-24.7%
<b>Total de gastos de operación</b>	<b>503,600</b>	<b>458,465</b>	<b>9.8%</b>
<b>Utilidad de operación</b>	<b>161,094</b>	<b>112,677</b>	<b>43.0%</b>
Margen de operación	24.2%	19.7%	4.5pp
Ingreso financiero	19,401	15,749	23.2%
Gasto financiero	-87,014	-48,587	79.1%
<b>Total de gastos financieros, neto</b>	<b>-67,613</b>	<b>-32,838</b>	<b>105.9%</b>
<b>Utilidad antes de impuestos a la utilidad</b>	<b>93,481</b>	<b>79,839</b>	<b>17.1%</b>
Margen de utilidad antes de impuestos	14.1%	14.0%	0.1pp
Impuestos a la utilidad	23,013	23,952	-3.9%
<b>Utilidad neta</b>	<b>70,468</b>	<b>55,887</b>	<b>26.1%</b>
Margen de utilidad neta	10.6%	9.8%	0.8pp





## Estado de Resultados

Grupo Viva Aerobus, S.A. de C.V. y Subsidiarias  
Estado Consolidado de Resultados Integrales

Periodos de nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2024 y 2023

(Miles de dólares)

Miles de dólares (no auditados) <sup>1</sup>	9M 2024	9M 2023	% Var
Pasajeros	1,064,269	731,564	45.5%
Cargo por servicio y otros	831,901	642,147	29.5%
<b>Ingresos operativos totales</b>	<b>1,896,170</b>	<b>1,373,711</b>	<b>38.0%</b>
Otros ingresos	-106,898	-34,258	212.0%
Combustible	507,687	480,549	5.6%
Depreciación y amortización	346,048	174,436	98.4%
Gastos de aterrizaje, despegue y navegación	211,343	176,612	19.7%
Sueldos, salarios y otros beneficios	225,911	164,377	37.4%
Gastos de apoyo en la operación	71,615	51,916	37.9%
Gastos de publicidad y distribución	84,224	65,766	28.1%
Mantenimiento	105,444	63,732	65.4%
Arrendamientos	101,105	69,161	46.2%
Otros gastos	2,624	3,922	-33.1%
<b>Total de gastos de operación</b>	<b>1,549,103</b>	<b>1,216,213</b>	<b>27.4%</b>
<b>Utilidad de operación</b>	<b>347,067</b>	<b>157,498</b>	<b>120.4%</b>
Margen de operación	18.3%	11.5%	6.8pp
Ingreso financiero	58,152	39,716	46.4%
Gasto financiero	-192,147	-133,708	43.7%
<b>Total de gastos financieros, neto</b>	<b>-133,995</b>	<b>-93,992</b>	<b>42.6%</b>
<b>Utilidad antes de impuestos a la utilidad</b>	<b>213,072</b>	<b>63,506</b>	<b>235.5%</b>
Margen de utilidad antes de impuestos	11.2%	4.6%	6.6pp
Impuestos a la utilidad	53,268	19,052	179.6%
<b>Utilidad neta</b>	<b>159,804</b>	<b>44,454</b>	<b>259.5%</b>
Margen de utilidad neta	8.4%	3.2%	5.2pp

(1) Nuestros estados financieros consolidados, para el periodo concluido el 30 de septiembre de 2024, aún no están disponibles. Estas cifras son preliminares, basadas en la información con la que contamos a la fecha de la publicación de este reporte de resultados, por lo que están sujetas a cambios. Nuestros resultados finales del periodo pueden variar con respecto a los resultados preliminares presentados en este documento, debido a la finalización de nuestros procedimientos de cierre financiero, los ajustes finales y otros acontecimientos que puedan surgir entre la fecha de este reporte y el momento en que se finalicen los trabajos de preparación de los resultados financieros correspondientes al periodo finalizado el 30 de septiembre de 2024, así como sus respectivos procedimientos de revisión.



## Estado de Situación Financiera

Grupo Viva Aerobus, S.A. de C.V. y Subsidiarias

Estado Consolidado de Situación Financiera

Al 30 de septiembre de 2024 y 31 de diciembre de 2023

(Miles de dólares)

Miles de dólares (no auditados) <sup>1</sup>	Sep 2024	Dic 2023	% Var
Efectivo y equivalentes de efectivo	844,090	883,600	-4.5%
Instrumentos financieros derivados	31,546	74	42529.7%
Cuentas por cobrar y otras cuentas por cobrar	137,187	45,468	201.7%
Partes relacionadas	4,852	7,019	-30.9%
Inventarios	28,564	24,578	16.2%
Depósitos de garantía y pagos anticipados	91,368	46,437	96.8%
<b>Total del activo circulante</b>	<b>1,137,607</b>	<b>1,007,176</b>	<b>13.0%</b>
Efectivo restringido	3,910	4,654	-16.0%
Partes relacionadas	147,332	196,113	-24.9%
Pagos anticipados para mantenimientos a largo plazo	24,296	22,473	8.1%
Equipo de operación, mobiliario y equipo	718,455	304,220	136.2%
Activos por derechos de uso	1,353,430	1,368,820	-1.1%
Activos intangibles	12,658	10,026	26.3%
Depósitos de garantía y pagos anticipados	182,633	182,846	-0.1%
Impuestos a la utilidad diferidos	89,763	151,218	-40.6%
Instrumentos financieros derivados	858	0	N/A
<b>Total del activo</b>	<b>3,670,942</b>	<b>3,247,546</b>	<b>13.0%</b>
Deuda	250,314	117,648	112.8%
Instrumentos financieros derivados	29,510	15,362	92.1%
Pasivos por arrendamiento	258,810	199,774	29.6%
Proveedores	174,064	127,140	36.9%
Pasivos acumulados	140,952	236,389	-40.4%
Provisiones	127,885	97,213	31.6%
Participación de los trabajadores en la utilidad	22,624	31,094	-27.2%
Partes relacionadas	227	264	-14.0%
Transportación vendida no utilizada	226,714	193,824	17.0%
Anticipos por servicios	47,553	41,681	14.1%
<b>Total del pasivo circulante</b>	<b>1,278,653</b>	<b>1,060,389</b>	<b>20.6%</b>
Deuda	518,077	341,493	51.7%
Pasivos por arrendamiento	1,294,199	1,348,919	-4.1%
Instrumentos financieros derivados	3,041	1,734	75.4%
Provisiones	304,671	237,631	28.2%
Beneficios a los empleados	1,937	1,899	2.0%
<b>Total del pasivo</b>	<b>3,400,578</b>	<b>2,992,065</b>	<b>13.7%</b>
Capital social	51,866	51,866	0.0%
Reserva legal	9,339	3,187	193.0%
Instrumento compuesto	8,263	8,263	0.0%
Reserva en suscripción de acciones	-121	-121	0.0%
Capital adicional pagado	11,479	7,928	44.8%
Otras cuentas de capital	-2,316	-2,316	0.0%
Resultados acumulados	179,240	198,002	-9.5%
Otros resultados integrales	12,614	-11,328	N/A
<b>Total del capital contable</b>	<b>270,364</b>	<b>255,481</b>	<b>5.8%</b>
<b>Total del pasivo y capital contable</b>	<b>3,670,942</b>	<b>3,247,546</b>	<b>13.0%</b>

(1) Nuestros estados financieros consolidados, para el periodo concluido el 30 de septiembre de 2024, aún no están disponibles. Estas cifras son preliminares, basadas en la información con la que contamos a la fecha de la publicación de este reporte de resultados, por lo que están sujetas a cambios. Nuestros resultados finales del periodo pueden variar con respecto a los resultados preliminares presentados en este documento, debido a la finalización de nuestros procedimientos de cierre financiero, los ajustes finales y otros acontecimientos que puedan surgir entre la fecha de este reporte y el momento en que se finalicen los trabajos de preparación de los resultados financieros correspondientes al periodo finalizado el 30 de septiembre de 2024, así como sus respectivos procedimientos de revisión.

## Estado de Flujos de Efectivo

Grupo Viva Aerobus, S.A. de C.V. y Subsidiarias  
Estado Consolidado de Flujos de Efectivo

Periodos de tres meses terminados el 30 de septiembre de 2024 y 2023

(Miles de dólares)

Miles de dólares (no auditados)	3T 2024	3T 2023	% Var
Flujos de efectivo netos provenientes de actividades operativas	214,907	241,144	-10.9%
Flujos de efectivo netos provenientes de (utilizados en) actividades de inversión	-159,190	-59,050	169.6%
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de financiamiento	-174,758	-60,436	189.2%
<b>Incremento (disminución) de efectivo y equivalentes de efectivo</b>	<b>-119,041</b>	<b>121,658</b>	<b>N/A</b>
<b>Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del periodo</b>	<b>963,131</b>	<b>636,506</b>	<b>51.3%</b>
<b>Efectivo y equivalentes de efectivo al final del periodo</b>	<b>844,090</b>	<b>758,164</b>	<b>11.3%</b>

Durante el 3T 2024, el total de salidas de efectivo por arrendamientos ascendió a US\$142 millones, los cuales se encuentran reconocidos en el flujo de efectivo neto utilizado en actividades de financiamiento.

Estado Consolidado de Flujos de Efectivo

Periodos de nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2024 y 2023

(Miles de dólares)

Miles de dólares (no auditados) <sup>1</sup>	9M 2024	9M 2023	% Var
Flujos de efectivo netos provenientes de actividades operativas	632,870	495,141	27.8%
Flujos de efectivo netos provenientes de (utilizados en) actividades de inversión	-416,576	-51,364	711.0%
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de financiamiento	-255,804	-200,296	27.7%
<b>Incremento (disminución) de efectivo y equivalentes de efectivo</b>	<b>-39,510</b>	<b>243,481</b>	<b>N/A</b>
<b>Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del periodo</b>	<b>883,600</b>	<b>514,683</b>	<b>71.7%</b>
<b>Efectivo y equivalentes de efectivo al final del periodo</b>	<b>844,090</b>	<b>758,164</b>	<b>11.3%</b>

(1) Nuestros estados financieros consolidados, para el periodo concluido el 30 de septiembre de 2024, aún no están disponibles. Estas cifras son preliminares, basadas en la información con la que contamos a la fecha de la publicación de este reporte de resultados, por lo que están sujetas a cambios. Nuestros resultados finales del periodo pueden variar con respecto a los resultados preliminares presentados en este documento, debido a la finalización de nuestros procedimientos de cierre financiero, los ajustes finales y otros acontecimientos que puedan surgir entre la fecha de este reporte y el momento en que se finalicen los trabajos de preparación de los resultados financieros correspondientes al periodo finalizado el 30 de septiembre de 2024, así como sus respectivos procedimientos de revisión.

Durante los primeros nueve meses de 2024, el total de salidas de efectivo por arrendamientos ascendió a US\$378 millones, los cuales se encuentran reconocidos en el flujo de efectivo neto utilizado en actividades de financiamiento.

