

RESULTADOS | 3T 2025

Rentabilidad continua impulsada por un entorno de demanda estable y una gestión operativa disciplinada

Ciudad de México, 28 de octubre de 2025 - Grupo Viva Aerobus, S.A. de C.V. ("Viva") empresa controladora de Aeroenlaces Nacionales, S.A. de C.V., anunció hoy sus resultados financieros correspondientes al 3T 2025.

Millones de dólares ¹	3T 2025	3T 2024	% Var	9M 2025	9M 2024	% Var
Resumen Financiero						
Ingresos Operativos Totales	656	665	-1.4%	1,696	1,896	-10.6%
Utilidad de Operación (EBIT)	68	161	-57.9%	84	347	-75.7%
Margen de Operación (EBIT)	10.4%	24.2%	-13.9pp	5.0%	18.3%	-13.3pp
EBITDAR	261	325	-19.6%	590	794	-25.7%
Margen EBITDAR	39.8%	48.9%	-9.1pp	34.8%	41.9%	-7.1pp
Resumen Operativo						
ASMs (millones)	6,334	6,014	5.3%	18,388	17,151	7.2%
TRASM (centavos de dólar)	10.35	11.05	-6.4%	9.22	11.06	-16.6%
CASM (centavos de dólar)	9.28	8.37	10.8%	8.76	9.03	-3.0%
CASM ex-combustible (centavos de dólar)	6.59	5.58	18.0%	6.08	6.07	0.1%
CASM combustible (centavos de dólar)	2.69	2.79	-3.7%	2.69	2.96	-9.2%
Factor de Ocupación (itinerario, RPM/ASM)	88.2%	89.8%	-1.6pp	86.3%	87.3%	-1.0pp
Pasajeros reservados (miles)	7,800	7,317	6.6%	22,116	20,243	9.3%

(1) Montos expresados en dólares americanos (US\$), a menos que se indique lo contrario. La moneda funcional y de reporte de Viva es el dólar americano.

Juan Carlos Zuazua, Director General, comentó:

"Tras un primer semestre retador, el tercer trimestre mostró señales de estabilización en la industria, apoyadas por un entorno de capacidad disciplinado. Aunque el sentimiento del consumidor se mantuvo cauteloso, se observaron mejoras secuenciales, incluyendo una apreciación moderada del peso mexicano. En este entorno, continuamos demostrando la flexibilidad y resiliencia de nuestro modelo de negocio de ultra bajo costo, así como la fortaleza de nuestra marca, manteniendo un enfoque constante en la rentabilidad, la solidez del balance y la fiabilidad operativa.

Nuestra red de rutas mostró sólidos resultados, con un factor de ocupación de 88.2%, impulsado por ajustes continuos en capacidad y la alineación con la demanda del mercado. La utilización de flota permaneció impactada por la disponibilidad limitada de motores y reducciones planeadas durante los periodos de menor actividad, mientras que la extensión de la temporada de verano favoreció el crecimiento del tráfico y un balance adecuado entre los mercados doméstico e internacional.

Los ingresos del trimestre disminuyeron 1.4% contra el año anterior a US\$656 millones, reflejando una normalización gradual de tarifas y un entorno macroeconómico más débil, pero con signos de mejora secuencial. El TRASM disminuyó 6.4% a US\$10.35, mientras que el CASM aumentó 10.8% a US\$9.28. Este aumento refleja el retraso en la compensación de motores de Pratt & Whitney en el tercer trimestre, el cual se espera que se normalice en el cuarto trimestre, combinado con una menor utilización derivada de ajustes de capacidad. Este incremento fue parcialmente compensado por eficiencias operativas y menores costos de combustible. El margen EBITDAR mejoró secuencialmente a 39.8%, y el margen neto alcanzó 4.6%, reflejando la capacidad del modelo de negocio para sostener la rentabilidad en un entorno complejo.

Nuestra disciplinada gestión financiera continúa fortaleciendo el balance, con un apalancamiento neto de 2.2x y una liquidez equivalente al 24.0% de los ingresos de los últimos doce meses, lo que proporciona flexibilidad para enfrentar distintos escenarios sin comprometer nuestras prioridades estratégicas.

De cara al cierre del año, una temporada que históricamente impulsa la demanda de viajes, la ejecución disciplinada seguirá siendo esencial. Al mantener el enfoque en los factores bajo nuestro control, buscamos sostener la rentabilidad, preservar una posición financiera sólida y asegurar una operación confiable y eficiente."



Datos Relevantes 3T 2025

Millones de dólares ¹	3T 2025	3T 2024	% Var
Ingresos Operativos Totales	656	665	-1.4%
TRASM (centavos de dólar)	10.35	11.05	-6.4%
ASMs (millones)	6,334	6,014	5.3%
Factor de Ocupación (itinerario, RPM/ASM)	88.2%	89.8%	-1.6pp
Total de Gastos de Operación	588	504	16.7%
CASM (centavos de dólar)	9.28	8.37	10.8%
CASM ex-combustible (centavos de dólar)	6.59	5.58	18.0%
CASM combustible (centavos de dólar)	2.69	2.79	-3.7%
Utilidad de Operación (EBIT)	68	161	-57.9%
Margen de Operación (EBIT)	10.4%	24.2%	-13.9pp
Utilidad antes de impuestos a la utilidad (EBT)	41	93	-56.0%
Margen de utilidad antes de impuestos (EBT)	6.3%	14.1%	-7.8pp
Utilidad neta	30	70	-57.4%
Margen de Utilidad neta	4.6%	10.6%	-6.0pp
EBITDAR	261	325	-19.6%
Margen EBITDAR	39.8%	48.9%	-9.1pp

(1) Montos expresados en dólares americanos (US\$), a menos que se indique lo contrario. La moneda funcional y de reporte de Viva es el dólar americano.

El **Total de Ingresos de Operación** disminuyó 1.4%, a US\$656 millones en el trimestre, reflejando menores ingresos unitarios ante una base de comparación elevada y un entorno macroeconómico más débil. Este desempeño se derivó principalmente de una reducción en ingresos por tarifa, con el TRASM disminuyendo 6.4% a US\$10.35.

Durante el trimestre, los pasajeros reservados de Viva se incrementaron en 6.6%, a 7.8 millones, reflejando una sólida demanda en los mercados domésticos e internacionales. Los ingresos complementarios aumentaron 8.1% en comparación con el 3T 2024, a US\$313 millones, lo que representa el 47.7% del total de ingresos.

El **Total de Gastos de Operación** ascendió a US\$588 millones este trimestre, incrementando 16.7% respecto al año anterior. Este aumento refleja principalmente el efecto temporal de la demora en la compensación de Pratt & Whitney, combinado con una base de comparación desfavorable del año anterior, el aumento de la capacidad y mayores gastos relacionados con los aviones en tierra.

El CASM se incrementó 10.8% a US\$9.28 este trimestre, impulsado por un alza de 18.0% en el CASM ex-combustible que se ubicó en US\$6.59, mientras que el CASM combustible se redujo 3.7% a US\$2.69.

El aumento en el CASM ex-combustible refleja principalmente el efecto temporal de la demora en la compensación de Pratt & Whitney, combinado con una base de comparación desfavorable del año anterior, junto con impactos relacionados con aviones en tierra derivados de los problemas de fiabilidad de los motores GTF de Pratt & Whitney.

La **Utilidad de Operación** se situó en US\$68 millones, reflejando la normalización de una alta base de comparación en 2024, resultando en un margen de operación de 10.4%.

La **Utilidad Neta** fue de US\$30 millones este trimestre, con un margen neto de 4.6%.



Deuda Financiera

Millones de dólares	Sep 2025	Dic 2024	% Var
Deuda Total	931	734	26.9%
Pasivos por arrendamiento	1,520	1,655	-8.2%
Deuda Total Ajustada	2,451	2,388	2.6%
Efectivo y equivalentes de efectivo	568	820	-30.8%
Deuda neta ajustada*	1,883	1,568	20.1%
Deuda neta ajustada / UDM EBITDAR	2.2x	1.5x	0.7x
Efectivo / UDM Ingresos Operativos	24.0%	32.0%	-8.0pp
Totales			

*Deuda neta ajustada: Deuda Total (incluyendo pasivos por arrendamientos) menos efectivo y equivalentes de efectivo.

La **Deuda Total Ajustada** fue de US\$2,451 millones, de los cuales US\$931 millones corresponden a deuda financiera y US\$1,520 millones a pasivos por arrendamiento.

El **Saldo Total de Efectivo y Equivalentes de Efectivo** fue de US\$568 millones, lo que representa el 24.0% de los ingresos acumulados en los últimos 12 meses, con un apalancamiento neto de 2.2x.

Flota

Aeronave*	Sep 2025	Jun 2025	Mar 2025	Dic 2024	Sep 2024
Airbus 320ceo	31	29	28	28	25
Airbus 320neo	25	25	25	22	22
Airbus 321ceo	10	10	10	10	10
Airbus 321neo	33	32	30	30	29
Flota Total al final del periodo	99	96	93	90	86

A321 %	43.4%	43.8%	43.0%	44.4%	45.3%
Neo %	58.6%	59.4%	59.1%	57.8%	59.3%

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

Durante el 3T 2025, incorporamos 3 aeronaves netas (2 Airbus 320ceo y 1 Airbus 321neo), y 13 aeronaves netas (6 Airbus 320ceo, 3 Airbus 320neo y 4 Airbus 321neo), en comparación con septiembre de 2024. Nuestra flota cerró el 3T 2025 con una edad promedio de 7.3 años.

Durante el 3T 2025, tuvimos un promedio de 28.7 aeronaves de la familia A320neo en tierra, relacionados con los problemas de fiabilidad de los motores GTF de Pratt & Whitney. Para mitigar el impacto de los llamados a revisión de los motores de P&W sobre nuestra red de rutas, estamos extendiendo los arrendamientos de aeronaves, recibiendo entregas de aeronaves de nuestro pedido y buscando capacidad de corto y mediano plazo.

Coberturas

Al 30 de septiembre de 2025, 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 51.2% de nuestro consumo previsto de turbosina para 2025 y, en cuanto al tipo de cambio, nuestra cobertura alcanza el 42.1% de nuestra exposición proyectada para 2025.



Contacto de Relación con Inversionistas: Marcelo González / Luis Mario Martínez / ir@vivaaerobus.com

Contacto Prensa: Walfred Castro / walfred.castro@vivaaerobus.com

Cambio en la Moneda de Reporte al dólar

En 2020, Viva determinó que su moneda funcional era el U.S. dólar. Efectivo el 1^{er} de octubre de 2022, Viva 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 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. 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, 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, un eficiente costo de combustible para Viva, la efectividad de sus coberturas y la capacidad de Viva 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 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 para ejecutar la estrategia de crecimiento; las interrupciones operativas; el endeudamiento de Viva; la liquidez de Viva; la dependencia de Viva 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, 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 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 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 actualiza una o más declaraciones a futuro, no se debe inferir que Viva 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-combustible: 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 2025 y 2024

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

Indicadores Financieros y Operativos	3T 2025	3T 2024	% Var
Ingresos Totales	655,564	664,694	-1.4%
EBITDAR	261,090	324,908	-19.6%
Margen EBITDAR	39.8%	48.9%	-9.1pp
EBITDA	195,716	281,440	-30.5%
Margen EBITDA	29.9%	42.3%	-12.5pp
Métricas de Tráfico			
ASMs (millones)	6,334	6,014	5.3%
Doméstico	5,167	4,959	4.2%
Internacional	1,167	1,055	10.6%
RPMs (millones)	5,563	5,375	3.5%
Doméstico	4,626	4,500	2.8%
Internacional	936	876	6.9%
Factor de Ocupación (itinerario, RPM/ASM)	88.2%	89.8%	-1.6pp
Doméstico	89.5%	90.8%	-1.3pp
Internacional	81.8%	84.5%	-2.7pp
Pasajeros reservados (miles)	7,800	7,317	6.6%
Doméstico	6,989	6,560	6.5%
Internacional	811	757	7.2%
Métricas Operativas			
TRASM (centavos de dólar)	10.35	11.05	-6.4%
CASM (centavos de dólar)	9.28	8.37	10.8%
CASM ex-combustible (centavos de dólar)	6.59	5.58	18.0%
CASM combustible (centavos de dólar)	2.69	2.79	-3.7%
Tarifa por Pasajero (US\$)	43.9	51.3	-14.4%
Ingreso Complementario por Pasajero (US\$)	40.1	39.5	1.4%
Ingreso Total por Pasajero (US\$)	84.0	90.8	-7.5%
Ingreso Total por Asiento (US\$)	73.8	81.0	-8.9%
Costo Total por Asiento (US\$)	66.2	61.4	7.8%
Costo Total por Asiento ex-combustible (US\$)	47.0	40.9	14.9%
Asientos (miles)	8,879	8,205	8.2%
Etapas media (millas)	710	729	-2.5%
Sectores	44,099	41,464	6.4%
Horas Bloque	89,776	85,202	5.4%
Utilización operativa diaria promedio por aeronave (Horas Bloque)	12.4	12.5	-0.6%
Utilización total diaria promedio por aeronave (Horas Bloque)	8.4	8.9	-5.4%
Galones de combustible consumidos (millones)	68.5	65.4	4.7%
Datos Macro			
Promedio Jet Fuel ¹ (US\$/gal)	2.12	2.19	-3.4%
Tipo de cambio promedio ² (US\$/MX\$)	18.65	18.92	-1.5%
Tipo de cambio al final de periodo ² (US\$/MX\$)	18.38	19.63	-6.4%

(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 2025 y 2024

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

Indicadores Financieros y Operativos	9M 2025	9M 2024	% Var
Ingresos Totales	1,695,942	1,896,170	-10.6%
EBITDAR	589,995	794,220	-25.7%
Margen EBITDAR	34.8%	41.9%	-7.1pp
EBITDA	471,657	693,115	-32.0%
Margen EBITDA	27.8%	36.6%	-8.7pp
Métricas de Tráfico			
ASMs (millones)	18,388	17,151	7.2%
Doméstico	14,884	14,125	5.4%
Internacional	3,505	3,027	15.8%
RPMs (millones)	15,796	14,890	6.1%
Doméstico	13,057	12,497	4.5%
Internacional	2,738	2,394	14.4%
Factor de Ocupación (itinerario, RPM/ASM)	86.3%	87.3%	-1.0pp
Doméstico	87.8%	88.7%	-0.9pp
Internacional	79.6%	80.6%	-0.9pp
Pasajeros reservados (miles)	22,116	20,243	9.3%
Doméstico	19,722	18,197	8.4%
Internacional	2,395	2,046	17.1%
Métricas Operativas			
TRASM (centavos de dólar)	9.22	11.06	-16.6%
CASM (centavos de dólar)	8.76	9.03	-3.0%
CASM ex-combustible (centavos de dólar)	6.08	6.07	0.1%
CASM combustible (centavos de dólar)	2.69	2.96	-9.2%
Tarifa por Pasajero (US\$)	39.3	52.6	-25.2%
Ingreso Complementario por Pasajero (US\$)	37.4	41.1	-9.1%
Ingreso Total por Pasajero (US\$)	76.7	93.7	-18.1%
Ingreso Total por Asiento (US\$)	66.1	81.3	-18.7%
Costo Total por Asiento (US\$)	62.8	66.4	-5.4%
Costo Total por Asiento ex-combustible (US\$)	43.5	44.6	-2.5%
Asientos (miles)	25,657	23,330	10.0%
Etapas media (millas)	713	731	-2.4%
Sectores	127,840	116,556	9.7%
Horas Bloque	261,126	241,531	8.1%
Utilización operativa diaria promedio por aeronave (Horas Bloque)	12.3	12.2	0.7%
Utilización total diaria promedio por aeronave (Horas Bloque)	8.4	8.9	-5.5%
Galones de combustible consumidos (millones)	198.4	184.5	7.6%
Datos Macro			
Promedio Jet Fuel ¹ (US\$/gal)	2.11	2.42	-12.6%
Tipo de cambio promedio ² (US\$/MX\$)	19.54	17.71	10.3%
Tipo de cambio al final de periodo ² (US\$/MX\$)	18.38	19.63	-6.4%

(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 2025 y 2024

(Miles de dólares)

Miles de dólares (no auditados)	3T 2025	3T 2024	% Var
Pasajeros	342,767	375,414	-8.7%
Cargo por servicio y otros	312,797	289,280	8.1%
Ingresos operativos totales	655,564	664,694	-1.4%
Otros ingresos	-30,506	-76,066	-59.9%
Combustible	170,293	167,856	1.5%
Depreciación y amortización	127,820	120,346	6.2%
Gastos de aterrizaje, despegue y navegación	71,803	71,560	0.3%
Sueldos, salarios y otros beneficios	90,603	81,207	11.6%
Gastos de apoyo en la operación	34,656	23,896	45.0%
Gastos de publicidad y distribución	33,670	28,943	16.3%
Mantenimiento	17,903	40,581	-55.9%
Arrendamientos	65,374	43,468	50.4%
Otros gastos	6,052	1,809	234.5%
Total de gastos de operación	587,668	503,600	16.7%
Utilidad de operación	67,896	161,094	-57.9%
Margen de operación	10.4%	24.2%	-13.9pp
Ingreso financiero	22,779	19,401	17.4%
Gasto financiero	-49,551	-87,014	-43.1%
Total de gastos financieros, neto	-26,772	-67,613	-60.4%
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	41,124	93,481	-56.0%
Margen de utilidad antes de impuestos	6.3%	14.1%	-7.8pp
Impuestos a la utilidad	11,104	23,013	-51.7%
Utilidad neta	30,020	70,468	-57.4%
Margen de utilidad neta	4.6%	10.6%	-6.0pp



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 2025 y 2024

(Miles de dólares)

Miles de dólares (no auditados) ¹	9M 2025	9M 2024	% Var
Pasajeros	869,306	1,064,269	-18.3%
Cargo por servicio y otros	826,636	831,901	-0.6%
Ingresos operativos totales	1,695,942	1,896,170	-10.6%
Otros ingresos	-109,691	-106,898	2.6%
Combustible	494,242	507,687	-2.6%
Depreciación y amortización	387,203	346,048	11.9%
Gastos de aterrizaje, despegue y navegación	211,333	211,343	0.0%
Sueldos, salarios y otros beneficios	237,210	225,911	5.0%
Gastos de apoyo en la operación	91,215	71,615	27.4%
Gastos de publicidad y distribución	92,257	84,224	9.5%
Mantenimiento	81,880	105,444	-22.3%
Arrendamientos	118,338	101,105	17.0%
Otros gastos	7,501	2,624	185.9%
Total de gastos de operación	1,611,488	1,549,103	4.0%
Utilidad de operación	84,454	347,067	-75.7%
Margen de operación	5.0%	18.3%	-13.3pp
Ingreso financiero	64,400	58,152	10.7%
Gasto financiero	-154,670	-192,147	-19.5%
Total de gastos financieros, neto	-90,270	-133,995	-32.6%
Utilidad (pérdida) antes de impuestos a la utilidad	-5,816	213,072	N/A
Margen de utilidad (pérdida) antes de impuestos	-0.3%	11.2%	-11.6pp
Impuestos a la utilidad	-1,570	53,268	N/A
Utilidad (pérdida) neta	-4,246	159,804	N/A
Margen de utilidad (pérdida) neta	-0.3%	8.4%	-8.7pp

(1) Nuestros estados financieros consolidados, para el periodo concluido el 30 de septiembre de 2025, 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 2025, 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 2025 y 31 de diciembre de 2024

(Miles de dólares)

Miles de dólares (no auditados) ¹	Sep 2025	Dic 2024	% Var
Efectivo y equivalentes de efectivo	567,763	820,250	-30.8%
Instrumentos financieros derivados	883	22,477	-96.1%
Cuentas por cobrar y otras cuentas por cobrar	145,789	41,176	254.1%
Partes relacionadas	163,010	4,378	3623.4%
Inventarios	35,350	30,591	15.6%
Depósitos de garantía y pagos anticipados	71,549	62,759	14.0%
Total del activo circulante	984,344	981,631	0.3%
Efectivo restringido	4,065	3,260	24.7%
Partes relacionadas	0	148,360	-100.0%
Pagos anticipados para mantenimientos a largo plazo	6,179	11,232	-45.0%
Equipo de operación, mobiliario y equipo	1,038,215	812,211	27.8%
Activos por derechos de uso	1,281,171	1,443,994	-11.3%
Activos intangibles	18,326	13,737	33.4%
Depósitos de garantía y pagos anticipados	263,335	235,051	12.0%
Impuestos a la utilidad diferidos	175,499	187,479	-6.4%
Instrumentos financieros derivados	0	21	-100.0%
Total del activo	3,771,134	3,836,976	-1.7%
Deuda	159,166	174,214	-8.6%
Instrumentos financieros derivados	18,392	12,195	50.8%
Pasivos por arrendamiento	267,087	346,612	-22.9%
Proveedores	143,480	168,879	-15.0%
Pasivos acumulados	152,380	190,898	-20.2%
Provisiones	190,398	155,711	22.3%
Participación de los trabajadores en la utilidad	3,671	31,738	-88.4%
Partes relacionadas	368	221	66.5%
Transportación vendida no utilizada	207,156	216,326	-4.2%
Anticipos por servicios	35,048	36,718	-4.5%
Total del pasivo circulante	1,177,146	1,333,512	-11.7%
Deuda	771,992	559,422	38.0%
Pasivos por arrendamiento	1,252,413	1,307,906	-4.2%
Instrumentos financieros derivados	3,767	1,553	142.6%
Provisiones	383,192	298,195	28.5%
Beneficios a los empleados	2,537	1,946	30.4%
Total del pasivo	3,591,047	3,502,534	2.5%
Capital social	51,866	51,866	0.0%
Reserva legal	10,373	9,339	11.1%
Instrumento compuesto	8,263	8,263	0.0%
Reserva en suscripción de acciones	-121	-121	0.0%
Capital adicional pagado	15,758	12,867	22.5%
Otras cuentas de capital	-2,316	-2,316	0.0%
Resultados acumulados	109,552	246,902	-55.6%
Otros resultados integrales	-13,288	7,642	N/A
Total del capital contable	180,087	334,442	-46.2%
Total del pasivo y capital contable	3,771,134	3,836,976	-1.7%

(1) Nuestros estados financieros consolidados, para el periodo concluido el 30 de septiembre de 2025, 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 2025, 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 2025 y 2024
(Miles de dólares)

Miles de dólares (no auditados)	3T 2025	3T 2024	% Var
Flujos de efectivo netos provenientes de actividades operativas	198,728	214,907	-7.5%
Flujos de efectivo netos provenientes de (utilizados en) actividades de inversión	-72,889	-159,190	-54.2%
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de financiamiento	-231,562	-174,758	32.5%
Incremento (disminución) de efectivo y equivalentes de efectivo	-105,723	-119,041	-11.2%
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del periodo	673,486	963,131	-30.1%
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del periodo	567,763	844,090	-32.7%

Durante el 3T 2025, el total de salidas de efectivo por arrendamientos ascendió a US\$135 millones, los cuales se encuentran reconocidos en el flujo de efectivo neto utilizado en actividades de financiamiento.

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

Periodos de nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2025 y 2024
(Miles de dólares)

Miles de dólares (no auditados) ⁽¹⁾	9M 2025	9M 2024	% Var
Flujos de efectivo netos provenientes de actividades operativas	373,814	632,870	-40.9%
Flujos de efectivo netos provenientes de (utilizados en) actividades de inversión	-268,605	-416,576	-35.5%
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de financiamiento	-357,696	-255,804	39.8%
Incremento (disminución) de efectivo y equivalentes de efectivo	-252,487	-39,510	539.0%
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del periodo	820,250	883,600	-7.2%
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del periodo	567,763	844,090	-32.7%

(1) Nuestros estados financieros consolidados, para el periodo concluido el 30 de septiembre de 2025, 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 2025, así como sus respectivos procedimientos de revisión.

Durante los primeros nueve meses de 2025, el total de salidas de efectivo por arrendamientos ascendió a US\$377 millones, los cuales se encuentran reconocidos en el flujo de efectivo neto utilizado en actividades de financiamiento.

