

RESULTADOS | 1T 2026

Ejecución disciplinada ante presiones macroeconómicas y de combustible

Ciudad de México, 30 de abril de 2026 - 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 1T 2026.

Millones de dólares ¹	1T 2026	1T 2025	% Var
Resumen Financiero			
Ingresos Operativos Totales	528	491	7.6%
Pérdida de Operación (EBIT)	-59	-18	226.9%
Margen de Operación (EBIT)	-11.1%	-3.7%	-7.4pp
Pérdida Neta	-74	-42	77.8%
Margen de Pérdida Neta	-14.0%	-8.5%	-5.5pp
EBITDAR	122	149	-17.6%
Margen EBITDAR	23.2%	30.2%	-7.1pp
Resumen Operativo			
ASMs (millones)	5,714	5,781	-1.2%
TRASM (centavos de dólar)	9.25	8.50	8.9%
CASM (centavos de dólar)	10.27	8.81	16.7%
CASM ex-combustible (centavos de dólar)	7.32	5.99	22.2%
CASM combustible (centavos de dólar)	2.95	2.82	4.8%
Factor de Ocupación (itinerario, RPM/ASM)	84.2%	84.8%	-0.7pp
Pasajeros reservados (miles)	6,923	6,834	1.3%

(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:

"Durante el primer trimestre, las tendencias de la demanda se mantuvieron consistentes con las del año pasado, reflejando una cautela persistente del consumidor ante un entorno macroeconómico más débil. Estas condiciones se vieron agravadas por disrupciones temporales del mercado en Jalisco y por precios elevados del combustible que alcanzaron US\$4.5 por galón debido a conflictos geopolíticos, generando presión adicional durante un trimestre estacionalmente más lento. En respuesta, redujimos proactivamente la capacidad para alinearla con el entorno de demanda actual, manteniendo al mismo tiempo la ejecución disciplinada y la flexibilidad que caracteriza a nuestro modelo de ultra bajo costo.

Los ingresos incrementaron un 7.6% AsA, llegando a US\$528 millones, respaldados por la apreciación del 14.0% del peso mexicano y por un cambio favorable en el calendario de Semana Santa en comparación con el año anterior. Estos factores contribuyeron a mejorar los ingresos unitarios, con un incremento del TRASM del 8.9% AsA para ubicarse en US\$9.25, a pesar de un contexto de consumo cauteloso y un entorno operativo complejo.

Por el lado de los costos, el CASM aumentó un 16.7% AsA para ubicarse en US\$10.27, impulsado principalmente por un incremento del 22.2% en el CASM ex-combustible, reflejando las presiones cambiarias derivadas del fortalecimiento del peso mexicano, así como las continuas afectaciones operativas en la industria relacionadas con los motores de P&W. El CASM combustible incrementó un 4.8% AsA, reflejando los mayores precios del combustible hacia el final del trimestre. Como resultado, los márgenes se vieron impactados, registrando un margen EBITDAR del 23.2% y un margen de pérdida neta del 14.0%, consistente con la estacionalidad y las dinámicas operativas del periodo.

Mantenemos nuestro enfoque en preservar una sólida posición financiera mientras navegamos el entorno actual. Al cierre del trimestre, la liquidez sumó US\$722 millones, representando el 29.9% de los ingresos de los últimos doce meses, respaldada por el cierre exitoso de un financiamiento por US\$300 millones a finales de 2025. El apalancamiento neto se situó en 2.5x, reflejando un balance general sólido y una continua flexibilidad financiera.

Continuamos con la disminución gradual de los arrendamientos a corto plazo (ACMIs), apoyados en la flexibilidad inherente de nuestro modelo de negocio para adaptarnos a las condiciones cambiantes del mercado. Hacia adelante, mantendremos la disciplina en los ajustes de capacidad ante un entorno de altos precios de combustible y una estricta gestión de costos. Monitorearemos de cerca las tendencias de la demanda y del combustible, y priorizaremos la preservación de liquidez. Al mismo tiempo, continuamos aplicando un enfoque medido y basado en datos en nuestra estrategia de precios, para asegurar así una alineación adecuada entre la demanda, el costo del combustible, la inflación y los resultados a largo plazo. La fortaleza y adaptabilidad de nuestro modelo de ultra bajo costo han sido demostradas a través de múltiples ciclos, posicionándonos para navegar el entorno actual mientras nos mantenemos prudentes y enfocados en la ejecución."



Datos Relevantes 1T 2026

Millones de dólares ¹	1T 2026	1T 2025	% Var
Ingresos Operativos Totales	528	491	7.6%
TRASM (centavos de dólar)	9.25	8.50	8.9%
ASMs (millones)	5,714	5,781	-1.2%
Factor de Ocupación (itinerario, RPM/ASM)	84.2%	84.8%	-0.7pp
Total de Gastos de Operación	587	509	15.3%
CASM (centavos de dólar)	10.27	8.81	16.7%
CASM ex-combustible (centavos de dólar)	7.32	5.99	22.2%
CASM combustible (centavos de dólar)	2.95	2.82	4.8%
Pérdida de Operación (EBIT)	-59	-18	226.9%
Margen de Operación (EBIT)	-11.1%	-3.7%	-7.4pp
Pérdida antes de impuestos a la utilidad (EBT)	-105	-57	82.2%
Margen de pérdida antes de impuestos (EBT)	-19.8%	-11.7%	-8.1pp
Pérdida Neta	-74	-42	77.8%
Margen de Pérdida Neta	-14.0%	-8.5%	-5.5pp
EBITDAR	122	149	-17.6%
Margen EBITDAR	23.2%	30.2%	-7.1pp

(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** aumentó 7.6% a US\$528 millones este trimestre, impulsado principalmente por un efecto cambiario favorable derivado de la apreciación del peso mexicano y un efecto favorable en el calendario por el cambio en las fechas de las vacaciones de Semana Santa respecto al año pasado. Esta mejora fue impulsada por un incremento de 8.9% en los ingresos unitarios, con un TRASM de US¢9.25, reflejando la apreciación del peso mexicano y ajustes selectivos de capacidad.

Durante el primer trimestre, los pasajeros reservados de Viva se incrementaron en 1.3%, a 6.9 millones, mientras que los ingresos complementarios incrementaron en 7.8% a US\$258 millones en comparación con el 1T 2025, lo que representa el 48.9% del total de ingresos.

El **Total de Gastos de Operación** aumentó 15.3% a US\$587 millones este trimestre. Este incremento refleja principalmente la apreciación del peso mexicano y mayores costos asociados a nuestra expansión de capacidad. Los gastos también se vieron impactados por mayores precios de combustible, mientras continuamos gestionando los persistentes desafíos asociados a los motores Pratt & Whitney para sostener las operaciones y mantener la fiabilidad de nuestra red.

El CASM aumentó 16.7% a US¢10.27 en este trimestre, impulsado principalmente por un alza de 22.2% en el CASM ex-combustible a US¢7.32, acompañado de un incremento de 4.8% en el CASM combustible a US¢2.95. El CASM ex-combustible refleja principalmente la apreciación del 14.0% del peso mexicano, costos de flota derivados de la expansión de nuestra operación, e impactos negativos en la utilización por las afectaciones de los motores Pratt & Whitney.

La **Pérdida de Operación** se situó en US\$59 millones este trimestre, resultando en un margen de pérdida de operación de 11.1%.

La **Pérdida Neta** fue de US\$74 millones este trimestre, con un margen de pérdida neta de 14.0%.



Deuda Financiera

Millones de dólares	Mar 2026	Dic 2025	% Var
Deuda Total	1,361	1,305	4.3%
Pasivos por arrendamiento	1,479	1,502	-1.6%
Deuda Total Ajustada	2,839	2,807	1.2%
Efectivo y equivalentes de efectivo ¹	722	786	-8.1%
Deuda neta ajustada²	2,117	2,021	4.8%
Deuda neta ajustada / UDM EBITDAR	2.5x	2.3x	0.2x
Efectivo / UDM Ingresos Operativos Totales	29.9%	33.1%	-3.2pp

(1) Los saldos de efectivo y equivalentes de efectivo al 31 de diciembre del 2025 se presentan conforme a la modificación en NIIF 9, la cual establece que el efectivo en tránsito debe clasificarse dentro de cuentas por cobrar y otras cuentas por cobrar. Los períodos anteriores no fueron ajustados para efectos comparativos.

(2) Deuda neta ajustada: Deuda Total (incluyendo pasivos por arrendamientos) - Efectivo y equivalentes de efectivo.

La **Deuda Total Ajustada** fue de US\$2,839 millones, de los cuales US\$1,361 millones corresponden a deuda financiera y US\$1,479 millones a pasivos por arrendamiento.

El **Saldo Total de Efectivo y Equivalentes de Efectivo** fue de US\$722 millones, lo que representa el 29.9% de los ingresos acumulados en los últimos 12 meses, con un apalancamiento neto de 2.5x.

Flota

Aeronave*	Mar 2026	Dic 2025	Mar 2025
Airbus 320ceo	33	32	28
Airbus 320neo	28	27	25
Airbus 321ceo	12	11	10
Airbus 321neo	35	34	30
Flota Total al final del periodo	108	104	93
A321 %	43.5%	43.3%	43.0%
Neo %	58.3%	58.7%	59.1%

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

Durante el 1T 2026, incorporamos 15 aeronaves netas (5 Airbus 320ceo, 3 Airbus 320neo, 2 Airbus 321ceo y 5 Airbus 321neo) respecto al cierre de marzo de 2025. En comparación contra el cierre del 2025, incorporamos 4 aeronaves netas (1 Airbus 320ceo, 1 Airbus 320neo, 1 Airbus 321ceo, y 1 Airbus 321neo). Nuestra flota cerró el 1T 2026 con una edad promedio de 7.8 años.

Durante el 1T 2026, tuvimos un promedio de 26.0 aeronaves de la familia A320neo en tierra, relacionados con los problemas de fiabilidad de los motores GTF de Pratt & Whitney.

Coberturas

Al 31 de marzo de 2026, 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 7.3% de nuestro consumo previsto de turbosina para 2026 y, en cuanto al tipo de cambio, nuestra cobertura alcanza el 39.5% de nuestra exposición proyectada para 2026.



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

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

Acontecimientos Recientes

En diciembre de 2025, Viva anunció su intención de formar un nuevo grupo mexicano de aerolíneas con Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. ("Volaris"), bajo una estructura de sociedad controladora, con el propósito de ampliar el acceso a vuelos de bajo costo en la región y fortalecer la industria de la aviación en México. El grupo permitiría a dos operadores de ultra bajo costo con redes complementarias y propuestas de valor enfocadas en el cliente, ampliar la oferta de vuelos punto a punto, mientras cada aerolínea conservaría su certificado de operación independiente y su marca, manteniendo las opciones existentes para los pasajeros. La transacción propuesta fue aprobada por el Consejo de Administración y la Asamblea de Accionistas de cada una de Viva y Volaris. El cierre está previsto para 2026, sujeto a las autorizaciones regulatorias correspondientes y al cumplimiento de condiciones de cierre. Para más información, visite www.anunciovivayvolaris.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^{ero} 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; 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; la capacidad de Viva y Volaris para obtener las aprobaciones regulatorias de todas las autoridades competentes necesarias a fin de consumar la formación propuesta de un nuevo grupo de aerolíneas mexicanas y para materializar los beneficios potenciales derivados de la misma; conflictos laborales, huelga de empleados y otras disrupciones 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. Del mismo modo, las declaraciones que describen los objetivos, planes o metas de Viva, o las acciones que Viva pueda realizar en el futuro, se consideran eventos futuros. 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 1^{ero} de enero de 2020, la Compañía cambió su moneda funcional al dólar americano (US\$).

A partir del 1^{ero} 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 31 de marzo de 2026 y 2025

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

Indicadores Financieros y Operativos	1T 2026	1T 2025	% Var
Ingresos Totales	528,475	491,174	7.6%
EBITDAR	122,355	148,548	-17.6%
Margen EBITDAR	23.2%	30.2%	-7.1pp
EBITDA	65,223	113,869	-42.7%
Margen EBITDA	12.3%	23.2%	-10.8pp
Métricas de Tráfico			
ASMs (millones)	5,714	5,781	-1.2%
Doméstico	4,639	4,641	-0.1%
Internacional	1,075	1,140	-5.7%
RPMs (millones)	4,792	4,878	-1.8%
Doméstico	3,966	3,995	-0.7%
Internacional	826	883	-6.5%
Factor de Ocupación (itinerario, RPM/ASM)	84.2%	84.8%	-0.7pp
Doméstico	85.5%	86.3%	-0.8pp
Internacional	78.1%	78.6%	-0.6pp
Pasajeros reservados (miles)	6,923	6,834	1.3%
Doméstico	6,203	6,062	2.3%
Internacional	720	772	-6.7%
Métricas Operativas			
TRASM (centavos de dólar)	9.25	8.50	8.9%
CASM (centavos de dólar)	10.27	8.81	16.7%
CASM ex-combustible (centavos de dólar)	7.32	5.99	22.2%
CASM combustible (centavos de dólar)	2.95	2.82	4.8%
Tarifa por Pasajero (US\$)	39.0	36.8	6.0%
Ingreso Complementario por Pasajero (US\$)	37.3	35.1	6.4%
Ingreso Total por Pasajero (US\$)	76.3	71.9	6.2%
Ingreso Total por Asiento (US\$)	64.1	61.0	5.1%
Costo Total por Asiento (US\$)	71.2	63.2	12.7%
Costo Total por Asiento ex-combustible (US\$)	50.8	43.0	18.1%
Asientos (miles)	8,242	8,054	2.3%
Etapa media (millas)	694	714	-2.8%
Sectores	40,345	40,366	-0.1%
Horas Bloque	81,243	82,703	-1.8%
Utilización operativa diaria promedio por aeronave (Horas Bloque)	12.7	12.1	4.6%
Utilización total diaria promedio por aeronave (Horas Bloque)	7.8	8.2	-4.8%
Galones de combustible consumidos (millones)	60.8	62.4	-2.4%
Datos Macro			
Promedio Jet Fuel ¹ (US\$/gal)	2.80	2.22	26.1%
Tipo de cambio promedio ² (US\$/MX\$)	17.57	20.42	-14.0%
Tipo de cambio al final de periodo ² (US\$/MX\$)	18.07	20.32	-11.1%

(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 31 de marzo de 2026 y 2025

(Miles de dólares)

Miles de dólares (no auditados) ¹	1T 2026	1T 2025	% Var
Pasajeros	270,060	251,401	7.4%
Cargo por servicio y otros	258,415	239,773	7.8%
Ingresos operativos totales	528,475	491,174	7.6%
Otros ingresos	-32,076	-44,590	-28.1%
Combustible	168,794	162,885	3.6%
Depreciación y amortización	123,830	131,799	-6.0%
Gastos de aterrizaje, despegue y navegación	69,187	66,485	4.1%
Sueldos, salarios y otros beneficios	93,889	68,950	36.2%
Gastos de apoyo en la operación	33,594	25,972	29.3%
Gastos de publicidad y distribución	31,550	27,838	13.3%
Mantenimiento	39,817	34,232	16.3%
Arrendamientos	57,132	34,679	64.7%
Otros gastos	1,365	854	59.8%
Total de gastos de operación	587,082	509,104	15.3%
Pérdida de operación	-58,607	-17,930	226.9%
Margen de operación	-11.1%	-3.7%	-7.4pp
Ingreso financiero	15,042	13,818	8.9%
Gasto financiero	-60,975	-53,254	14.5%
Total de gastos financieros, neto	-45,933	-39,436	16.5%
Pérdida antes de impuestos a la utilidad	-104,540	-57,366	82.2%
Margen de pérdida antes de impuestos	-19.8%	-11.7%	-8.1pp
Impuestos a la utilidad	-30,317	-15,615	94.2%
Pérdida neta	-74,223	-41,751	77.8%
Margen de pérdida neta	-14.0%	-8.5%	-5.5pp

(1) Nuestros estados financieros consolidados, para el periodo concluido el 31 de marzo de 2026, 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 31 de marzo de 2026, 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 31 de marzo de 2026 y 31 de diciembre de 2025
(Miles de dólares)

Miles de dólares (no auditados) ¹	Mar 2026	Dic 2025	% Var
Efectivo y equivalentes de efectivo	722,317	786,394	-8.1%
Instrumentos financieros derivados	19,838	0	N/A
Cuentas por cobrar y otras cuentas por cobrar	262,685	193,771	35.6%
Partes relacionadas	175,975	172,135	2.2%
Inventarios	40,197	37,709	6.6%
Depósitos de garantía y pagos anticipados	119,721	62,080	92.8%
Total del activo circulante	1,340,733	1,252,089	7.1%
Efectivo restringido	53,601	50,825	5.5%
Partes relacionadas	0	0	N/A
Pagos anticipados para mantenimientos a largo plazo	12,896	6,179	108.7%
Equipo de operación, mobiliario y equipo	1,202,706	1,133,583	6.1%
Activos por derechos de uso	1,240,020	1,276,737	-2.9%
Activos intangibles	20,061	20,839	-3.7%
Depósitos de garantía y pagos anticipados	326,257	308,877	5.6%
Impuestos a la utilidad diferidos	226,777	212,519	6.7%
Instrumentos financieros derivados	676	0	N/A
Total del activo	4,423,727	4,261,648	3.8%
Deuda	219,005	186,756	17.3%
Instrumentos financieros derivados	19,481	19,989	-2.5%
Pasivos por arrendamiento	222,228	239,581	-7.2%
Proveedores	174,215	122,412	42.3%
Pasivos acumulados	268,107	239,532	11.9%
Provisiones	182,976	169,151	8.2%
Participación de los trabajadores en la utilidad	15,703	15,791	-0.6%
Partes relacionadas	585	738	-20.7%
Transportación vendida no utilizada	234,627	189,111	24.1%
Anticipos por servicios	31,620	33,012	-4.2%
Total del pasivo circulante	1,368,547	1,216,073	12.5%
Deuda	1,141,875	1,117,998	2.1%
Pasivos por arrendamiento	1,256,305	1,262,650	-0.5%
Instrumentos financieros derivados	8,584	6,563	30.8%
Provisiones	497,869	450,109	10.6%
Beneficios a los empleados	3,276	3,107	5.4%
Total del pasivo	4,276,456	4,056,500	5.4%
Capital social	51,866	51,866	0.0%
Reserva legal	10,373	10,373	0.0%
Instrumento compuesto	8,263	8,263	0.0%
Reserva en suscripción de acciones	-121	-121	0.0%
Capital adicional pagado	18,270	16,461	11.0%
Otras cuentas de capital	-2,316	-2,316	0.0%
Resultados acumulados	70,318	144,541	-51.4%
Otros resultados integrales	-9,382	-23,919	-60.8%
Total del capital contable	147,271	205,148	-28.2%
Total del pasivo y capital contable	4,423,727	4,261,648	3.8%

(1) Nuestros estados financieros consolidados, para el periodo concluido el 31 de marzo de 2026, 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 31 de marzo de 2026, 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 31 de marzo de 2026 y 2025
 (Miles de dólares)

Miles de dólares (no auditados) ¹	1T 2026	1T 2025	% Var
Flujos de efectivo netos provenientes de actividades operativas	103,260	59,586	73.3%
Flujos de efectivo netos provenientes de (utilizados en) actividades de inversión	-97,498	-34,446	183.0%
Flujos de efectivo netos provenientes de (utilizados en) actividades de financiamiento	-69,839	-65,501	6.6%
Incremento (disminución) de efectivo y equivalentes de efectivo	-64,077	-40,361	58.8%
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del periodo	786,394	820,250	-4.1%
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del periodo	722,317	779,889	-7.4%

(1) Nuestros estados financieros consolidados, para el periodo concluido el 31 de marzo de 2026, 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 31 de marzo de 2026, así como sus respectivos procedimientos de revisión.

Durante el 1T 2026, el total de salidas de efectivo por arrendamientos ascendió a US\$103 millones, los cuales se encuentran reconocidos en el flujo de efectivo neto utilizado en actividades de financiamiento.