

# RESULTADOS | 2T 2026

## Ejecución disciplinada impulsa la mejora secuencial de la rentabilidad ante un entorno de combustible sin precedentes

Ciudad de México, 24 de julio 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 2T 2026.

| Millones de dólares <sup>1</sup>                 | 2T<br>2026 | 2T<br>2025 | % Var   | 6M<br>2026 | 6M<br>2025 | % Var   |
|--------------------------------------------------|------------|------------|---------|------------|------------|---------|
| <b>Resumen Financiero</b>                        |            |            |         |            |            |         |
| <b>Ingresos Operativos Totales</b>               | 609        | 549        | 10.9%   | 1,137      | 1,040      | 9.3%    |
| <b>Utilidad (Pérdida) de Operación (EBIT)</b>    | -38        | 34         | N/A     | -98        | 17         | N/A     |
| <b>Margen de Operación (EBIT)</b>                | -6.2%      | 6.3%       | -12.5pp | -8.6%      | 1.6%       | -10.2pp |
| <b>Utilidad (Pérdida) Neta</b>                   | -59        | 7          | N/A     | -133       | -34        | 289.0%  |
| <b>Margen de Utilidad (Pérdida) Neta</b>         | -9.7%      | 1.4%       | -11.1pp | -11.7%     | -3.3%      | -8.4pp  |
| <b>EBITDAR</b>                                   | 141        | 180        | -22.0%  | 262        | 329        | -20.4%  |
| <b>Margen EBITDAR</b>                            | 23.1%      | 32.8%      | -9.7pp  | 23.0%      | 31.6%      | -8.6pp  |
| <b>Resumen Operativo</b>                         |            |            |         |            |            |         |
| <b>ASMs (millones)</b>                           | 5,789      | 6,273      | -7.7%   | 11,503     | 12,054     | -4.6%   |
| <b>TRASM (centavos de dólar)</b>                 | 10.52      | 8.75       | 20.1%   | 9.89       | 8.63       | 14.6%   |
| <b>CASM (centavos de dólar)</b>                  | 11.18      | 8.21       | 36.2%   | 10.74      | 8.49       | 26.4%   |
| <b>CASM ex-combustible (centavos de dólar)</b>   | 7.13       | 5.64       | 26.5%   | 7.23       | 5.81       | 24.6%   |
| <b>CASM combustible (centavos de dólar)</b>      | 4.05       | 2.57       | 57.6%   | 3.50       | 2.69       | 30.4%   |
| <b>Factor de Ocupación (itinerario, RPM/ASM)</b> | 85.9%      | 85.8%      | 0.1pp   | 85.0%      | 85.3%      | -0.3pp  |
| <b>Pasajeros reservados (miles)</b>              | 7,208      | 7,482      | -3.7%   | 14,131     | 14,316     | -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:

"El segundo trimestre estuvo marcado por precios del combustible extraordinariamente elevados, reflejo del impacto sostenido de los conflictos geopolíticos surgidos hacia el cierre del primer trimestre. El comportamiento del consumidor se mantuvo cauteloso y selectivo, con una demanda que respondió a la actividad promocional ante un entorno macroeconómico más débil, mientras que las tendencias de demanda fueron influidas también por la Copa Mundial de la FIFA. En respuesta, continuamos ajustando la capacidad, con una reducción de 7.7%, manteniendo una estricta disciplina de costos y una ejecución consistente con nuestro modelo de ultra bajo costo, lo que impulsó mejoras secuenciales en la rentabilidad.

Los ingresos incrementaron 10.9% AsA, llegando a US\$609 millones, respaldados por la apreciación de 11.0% del peso mexicano y por una gestión disciplinada de ingresos, incluyendo ajustes de capacidad e iniciativas de ingresos complementarios orientadas a recuperar el impacto del combustible. Estos factores contribuyeron a un incremento del TRASM de 20.1% AsA para ubicarse en US\$10.52, a pesar de un entorno de demanda más débil.

Los costos unitarios permanecieron bajo presión durante el trimestre, con el CASM aumentando 36.2% AsA para ubicarse en US\$11.18, impulsado principalmente por un alza de 57.6% en el CASM combustible a US\$4.05. El CASM ex-combustible incrementó 26.5% AsA a US\$7.13, reflejando las presiones cambiarias derivadas del fortalecimiento del peso mexicano, los ajustes de capacidad y las continuas afectaciones relacionadas con los motores de P&W. Como resultado, los márgenes se vieron impactados, registrando un margen EBITDAR de 23.1% y un margen de pérdida neta de 9.7%, aunque ambos indicadores mostraron una mejora secuencial en términos absolutos, reflejando los resultados de nuestras acciones en materia de capacidad y costos.

Al cierre del trimestre, la liquidez sumó US\$754 millones, representando el 30.5% de los ingresos de los últimos 12 meses, con un apalancamiento neto de 2.7x. Esto nos brinda una importante flexibilidad financiera frente al entorno actual, permitiéndonos navegar los elevados precios del combustible sin comprometer la operación ni nuestras prioridades estratégicas. Mantenemos el enfoque en preservar una sólida posición financiera, consistente con nuestro historial de disciplina y resiliencia.

El avance logrado durante el primer semestre refuerza nuestra confianza para navegar el entorno actual, manteniendo el enfoque en la rentabilidad de largo plazo y la solidez financiera. Durante el trimestre aceleramos la disminución gradual de nuestros arrendamientos de corto plazo (ACMLs), concluyendo su salida como parte de los ajustes de capacidad, lo que refleja la efectividad de nuestras acciones en flota y red de rutas conforme continuamos mitigando el impacto de las afectaciones de los motores de P&W. De cara a la segunda mitad del año, que históricamente presenta una demanda estacional más fuerte, mantendremos la disciplina en los ajustes de capacidad y una estricta gestión de costos ante este entorno de precios elevados del combustible."



## Datos Relevantes 2T 2026

| Millones de dólares <sup>1</sup>                                 | 2T 2026 | 2T 2025 | % Var   |
|------------------------------------------------------------------|---------|---------|---------|
| <b>Ingresos Operativos Totales</b>                               | 609     | 549     | 10.9%   |
| <b>TRASM (centavos de dólar)</b>                                 | 10.52   | 8.75    | 20.1%   |
| <b>ASMs (millones)</b>                                           | 5,789   | 6,273   | -7.7%   |
| <b>Factor de Ocupación (itinerario, RPM/ASM)</b>                 | 85.9%   | 85.8%   | 0.1pp   |
| <b>Total de Gastos de Operación</b>                              | 647     | 515     | 25.7%   |
| <b>CASM (centavos de dólar)</b>                                  | 11.18   | 8.21    | 36.2%   |
| <b>CASM ex-combustible (centavos de dólar)</b>                   | 7.13    | 5.64    | 26.5%   |
| <b>CASM combustible (centavos de dólar)</b>                      | 4.05    | 2.57    | 57.6%   |
| <b>Utilidad (Pérdida) de Operación (EBIT)</b>                    | -38     | 34      | N/A     |
| <b>Margen de Operación (EBIT)</b>                                | -6.2%   | 6.3%    | -12.5pp |
| <b>Utilidad (Pérdida) antes de impuestos a la utilidad (EBT)</b> | -73     | 10      | N/A     |
| <b>Margen de utilidad (pérdida) antes de impuestos (EBT)</b>     | -12.0%  | 1.9%    | -13.9pp |
| <b>Utilidad (Pérdida) Neta</b>                                   | -59     | 7       | N/A     |
| <b>Margen de Utilidad (Pérdida) Neta</b>                         | -9.7%   | 1.4%    | -11.1pp |
| <b>EBITDAR</b>                                                   | 141     | 180     | -22.0%  |
| <b>Margen EBITDAR</b>                                            | 23.1%   | 32.8%   | -9.7pp  |

(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 10.9% a US\$609 millones este trimestre, impulsado principalmente por iniciativas de recuperación del costo de combustible vía ingresos complementarios, ajustes efectivos de capacidad y un efecto cambiario favorable derivado de la apreciación del peso mexicano. Este desempeño fue respaldado por un incremento de 20.1% en los ingresos unitarios, con un TRASM de US\$10.52, reflejando ajustes selectivos de capacidad, estrategias de precios para compensar los precios del combustible y la apreciación del peso mexicano.

Durante el segundo trimestre, los pasajeros reservados de Viva disminuyeron 3.7%, a 7.2 millones, mientras que los ingresos complementarios incrementaron 19.4% a US\$327 millones en comparación con el 2T 2025, lo que representa el 53.8% del total de ingresos.

El **Total de Gastos de Operación** aumentó 25.7% a US\$647 millones este trimestre. Este incremento refleja principalmente mayores precios de combustible, el fortalecimiento del peso mexicano y mayores costos asociados a nuestra expansión de flota, 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 36.2% a US\$11.18 en este trimestre, impulsado principalmente por un alza de 57.6% en el CASM combustible a US\$4.05, acompañado de un incremento de 26.5% en el CASM ex-combustible a US\$7.13. El CASM ex-combustible refleja principalmente la apreciación de 11.0% del peso mexicano, costos de flota derivados de la expansión de nuestra operación, una base comparativa desfavorable debido a extensiones de arrendamientos e impactos negativos en la utilización por las afectaciones de los motores Pratt & Whitney.

La **Pérdida de Operación** se situó en US\$38 millones este trimestre, resultando en un margen de pérdida de operación de 6.2%.

La **Pérdida Neta** fue de US\$59 millones este trimestre, con un margen de pérdida neta de 9.7%.



## Deuda Financiera

| Millones de dólares                              | Jun 2026     | Dic 2025     | % Var         |
|--------------------------------------------------|--------------|--------------|---------------|
| Deuda Total                                      | 1,399        | 1,305        | 7.2%          |
| Pasivos por arrendamiento                        | 1,506        | 1,502        | 0.2%          |
| <b>Deuda Total Ajustada</b>                      | <b>2,904</b> | <b>2,807</b> | <b>3.5%</b>   |
| Efectivo y equivalentes de efectivo <sup>1</sup> | 754          | 786          | -4.1%         |
| <b>Deuda neta ajustada<sup>2</sup></b>           | <b>2,150</b> | <b>2,021</b> | <b>6.4%</b>   |
| <b>Deuda neta ajustada / UDM EBITDAR</b>         | <b>2.7x</b>  | <b>2.3x</b>  | <b>0.4x</b>   |
| <b>Efectivo / UDM Ingresos Operativos</b>        | <b>30.5%</b> | <b>33.1%</b> | <b>-2.6pp</b> |
| <b>Totales</b>                                   |              |              |               |

(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 periodos 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\$2,904 millones, de los cuales US\$1,399 millones corresponden a deuda financiera y US\$1,506 millones a pasivos por arrendamiento.

El **Saldo Total de Efectivo y Equivalentes de Efectivo** fue de US\$754 millones, lo que representa el 30.5% de los ingresos acumulados en los últimos 12 meses, con un apalancamiento neto de 2.7x.

## Flota

| Aeronave*                               | Jun 2026   | Mar 2026   | Dic 2025   | Jun 2025  |
|-----------------------------------------|------------|------------|------------|-----------|
| <b>Airbus 320ceo</b>                    | 32         | 33         | 32         | 29        |
| <b>Airbus 320neo</b>                    | 29         | 28         | 27         | 25        |
| <b>Airbus 321ceo</b>                    | 12         | 12         | 11         | 10        |
| <b>Airbus 321neo</b>                    | 36         | 35         | 34         | 32        |
| <b>Flota Total al final del periodo</b> | <b>109</b> | <b>108</b> | <b>104</b> | <b>96</b> |
| <b>A321 %</b>                           | 44.0%      | 43.5%      | 43.3%      | 43.8%     |
| <b>Neo %</b>                            | 59.6%      | 58.3%      | 58.7%      | 59.4%     |

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

Durante el 2T 2026, incorporamos 13 aeronaves netas (3 Airbus 320ceo, 4 Airbus 320neo, 2 Airbus 321ceo y 4 Airbus 321neo) respecto al cierre de junio de 2025. En comparación contra el cierre del 2025, incorporamos 5 aeronaves netas (2 Airbus 320neo, 1 Airbus 321ceo, y 2 Airbus 321neo). Nuestra flota cerró el 2T 2026 con una edad promedio de 7.9 años.

Durante el 2T 2026, tuvimos un promedio de 27.9 aeronaves de la familia A320neo en tierra, relacionados con los problemas de fiabilidad de los motores GTF de Pratt & Whitney.

## Coberturas

Al 30 de junio 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 6.6% de nuestro consumo previsto de turbosina para 2026 y, en cuanto al tipo de cambio, nuestra cobertura alcanza el 66.5% de nuestra exposición proyectada para 2026.



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

**Contacto Prensa:** Walfred Castro / [walfred.castro@vivaaerobus.com](mailto:walfred.castro@vivaaerobus.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](http://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<sup>er</sup> 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 al entorno competitivo en la industria de Viva, incluyendo los que surgen como sustitutos no relacionados con viajes no aéreos; capacidad para responder a las crisis sanitarias globales, tales 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 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 turbotina 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 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 junio de 2026 y 2025

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

| Indicadores Financieros y Operativos                              | 2T 2026        | 2T 2025        | % Var          |
|-------------------------------------------------------------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>Ingresos Totales</b>                                           | <b>608,874</b> | <b>549,204</b> | <b>10.9%</b>   |
| <b>EBITDAR</b>                                                    | <b>140,767</b> | <b>180,357</b> | <b>-22.0%</b>  |
| <b>Margen EBITDAR</b>                                             | <b>23.1%</b>   | <b>32.8%</b>   | <b>-9.7pp</b>  |
| <b>EBITDA</b>                                                     | <b>59,038</b>  | <b>162,072</b> | <b>-63.6%</b>  |
| <b>Margen EBITDA</b>                                              | <b>9.7%</b>    | <b>29.5%</b>   | <b>-19.8pp</b> |
| <b>Métricas de Tráfico</b>                                        |                |                |                |
| <b>ASMs (millones)</b>                                            | <b>5,789</b>   | <b>6,273</b>   | <b>-7.7%</b>   |
| Doméstico                                                         | 4,786          | 5,075          | -5.7%          |
| Internacional                                                     | 1,003          | 1,198          | -16.2%         |
| <b>RPMs (millones)</b>                                            | <b>4,953</b>   | <b>5,355</b>   | <b>-7.5%</b>   |
| Doméstico                                                         | 4,175          | 4,436          | -5.9%          |
| Internacional                                                     | 778            | 919            | -15.3%         |
| <b>Factor de Ocupación (itinerario, RPM/ASM)</b>                  | <b>85.9%</b>   | <b>85.8%</b>   | <b>0.1pp</b>   |
| Doméstico                                                         | 87.3%          | 87.4%          | -0.2pp         |
| Internacional                                                     | 78.9%          | 78.4%          | 0.5pp          |
| <b>Pasajeros reservados (miles)</b>                               | <b>7,208</b>   | <b>7,482</b>   | <b>-3.7%</b>   |
| Doméstico                                                         | 6,513          | 6,671          | -2.4%          |
| Internacional                                                     | 695            | 811            | -14.4%         |
| <b>Métricas Operativas</b>                                        |                |                |                |
| TRASM (centavos de dólar)                                         | 10.52          | 8.75           | 20.1%          |
| CASM (centavos de dólar)                                          | 11.18          | 8.21           | 36.2%          |
| CASM ex-combustible (centavos de dólar)                           | 7.13           | 5.64           | 26.5%          |
| CASM combustible (centavos de dólar)                              | 4.05           | 2.57           | 57.6%          |
| Tarifa por Pasajero (US\$)                                        | 39.1           | 36.8           | 6.2%           |
| Ingreso Complementario por Pasajero (US\$)                        | 45.4           | 36.6           | 24.0%          |
| Ingreso Total por Pasajero (US\$)                                 | 84.5           | 73.4           | 15.1%          |
| Ingreso Total por Asiento (US\$)                                  | 72.3           | 63.0           | 14.9%          |
| Costo Total por Asiento (US\$)                                    | 76.8           | 59.0           | 30.2%          |
| Costo Total por Asiento ex-combustible (US\$)                     | 49.0           | 40.5           | 20.9%          |
| Asientos (miles)                                                  | 8,421          | 8,724          | -3.5%          |
| Etapas media (millas)                                             | 687            | 716            | -4.0%          |
| Sectores                                                          | 40,898         | 43,375         | -5.7%          |
| Horas Bloque                                                      | 81,739         | 88,647         | -7.8%          |
| Utilización operativa diaria promedio por aeronave (Horas Bloque) | 11.9           | 12.4           | -4.1%          |
| Utilización total diaria promedio por aeronave (Horas Bloque)     | 8.1            | 8.5            | -4.9%          |
| Galones de combustible consumidos (millones)                      | 58.9           | 67.6           | -12.9%         |
| <b>Datos Macro</b>                                                |                |                |                |
| Promedio Jet Fuel <sup>1</sup> (US\$/gal)                         | 3.98           | 2.00           | 99.0%          |
| Tipo de cambio promedio <sup>2</sup> (US\$/MX\$)                  | 17.40          | 19.55          | -11.0%         |
| Tipo de cambio al final de periodo <sup>2</sup> (US\$/MX\$)       | 17.47          | 18.89          | -7.5%          |

(1) Bloomberg - JETIGCPR Index

(2) Banxico



## Indicadores Financieros y Operativos

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

Periodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2026 y 2025

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

| Indicadores Financieros y Operativos                              | 6M 2026          | 6M 2025          | % Var          |
|-------------------------------------------------------------------|------------------|------------------|----------------|
| <b>Ingresos Totales</b>                                           | <b>1,137,349</b> | <b>1,040,378</b> | <b>9.3%</b>    |
| <b>EBITDAR</b>                                                    | <b>261,910</b>   | <b>328,905</b>   | <b>-20.4%</b>  |
| <b>Margen EBITDAR</b>                                             | <b>23.0%</b>     | <b>31.6%</b>     | <b>-8.6pp</b>  |
| <b>EBITDA</b>                                                     | <b>123,049</b>   | <b>275,941</b>   | <b>-55.4%</b>  |
| <b>Margen EBITDA</b>                                              | <b>10.8%</b>     | <b>26.5%</b>     | <b>-15.7pp</b> |
| <b>Métricas de Tráfico</b>                                        |                  |                  |                |
| <b>ASMs (millones)</b>                                            | <b>11,503</b>    | <b>12,054</b>    | <b>-4.6%</b>   |
| Doméstico                                                         | 9,425            | 9,717            | -3.0%          |
| Internacional                                                     | 2,078            | 2,338            | -11.1%         |
| <b>RPMs (millones)</b>                                            | <b>9,745</b>     | <b>10,233</b>    | <b>-4.8%</b>   |
| Doméstico                                                         | 8,141            | 8,431            | -3.4%          |
| Internacional                                                     | 1,604            | 1,802            | -11.0%         |
| <b>Factor de Ocupación (itinerario, RPM/ASM)</b>                  | <b>85.0%</b>     | <b>85.3%</b>     | <b>-0.3pp</b>  |
| Doméstico                                                         | 86.4%            | 86.9%            | -0.5pp         |
| Internacional                                                     | 78.5%            | 78.5%            | -0.1pp         |
| <b>Pasajeros reservados (miles)</b>                               | <b>14,131</b>    | <b>14,316</b>    | <b>-1.3%</b>   |
| Doméstico                                                         | 12,716           | 12,732           | -0.1%          |
| Internacional                                                     | 1,415            | 1,583            | -10.6%         |
| <b>Métricas Operativas</b>                                        |                  |                  |                |
| TRASM (centavos de dólar)                                         | 9.89             | 8.63             | 14.6%          |
| CASM (centavos de dólar)                                          | 10.74            | 8.49             | 26.4%          |
| CASM ex-combustible (centavos de dólar)                           | 7.23             | 5.81             | 24.6%          |
| CASM combustible (centavos de dólar)                              | 3.50             | 2.69             | 30.4%          |
| Tarifa por Pasajero (US\$)                                        | 39.0             | 36.8             | 6.1%           |
| Ingreso Complementario por Pasajero (US\$)                        | 41.5             | 35.9             | 15.5%          |
| Ingreso Total por Pasajero (US\$)                                 | 80.5             | 72.7             | 10.8%          |
| Ingreso Total por Asiento (US\$)                                  | 68.3             | 62.0             | 10.1%          |
| Costo Total por Asiento (US\$)                                    | 74.1             | 61.0             | 21.5%          |
| Costo Total por Asiento ex-combustible (US\$)                     | 49.9             | 41.7             | 19.7%          |
| Asientos (miles)                                                  | 16,663           | 16,778           | -0.7%          |
| Etapas media (millas)                                             | 691              | 715              | -3.4%          |
| Sectores                                                          | 81,243           | 83,741           | -3.0%          |
| Horas Bloque                                                      | 162,981          | 171,350          | -4.9%          |
| Utilización operativa diaria promedio por aeronave (Horas Bloque) | 11.7             | 12.3             | -4.2%          |
| Utilización total diaria promedio por aeronave (Horas Bloque)     | 8.0              | 8.3              | -4.1%          |
| Galones de combustible consumidos (millones)                      | 119.7            | 130.0            | -7.9%          |
| <b>Datos Macro</b>                                                |                  |                  |                |
| Promedio Jet Fuel <sup>1</sup> (US\$/gal)                         | 3.39             | 2.11             | 60.6%          |
| Tipo de cambio promedio <sup>2</sup> (US\$/MX\$)                  | 17.48            | 19.98            | -12.5%         |
| Tipo de cambio al final de periodo <sup>2</sup> (US\$/MX\$)       | 17.47            | 18.89            | -7.5%          |

(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 junio de 2026 y 2025

(Miles de dólares)

| Miles de dólares (no auditados)                            | 2T 2026        | 2T 2025        | % Var        |
|------------------------------------------------------------|----------------|----------------|--------------|
| Pasajeros                                                  | 281,561        | 275,138        | 2.3%         |
| Cargo por servicio y otros                                 | 327,313        | 274,066        | 19.4%        |
| <b>Ingresos operativos totales</b>                         | <b>608,874</b> | <b>549,204</b> | <b>10.9%</b> |
| Otros ingresos                                             | -63,284        | -34,595        | 82.9%        |
| Combustible                                                | 234,194        | 161,064        | 45.4%        |
| Depreciación y amortización                                | 97,070         | 127,584        | -23.9%       |
| Gastos de aterrizaje, despegue y navegación                | 73,525         | 73,045         | 0.7%         |
| Sueldos, salarios y otros beneficios                       | 96,296         | 77,657         | 24.0%        |
| Gastos de apoyo en la operación                            | 43,464         | 30,587         | 42.1%        |
| Gastos de publicidad y distribución                        | 38,324         | 30,749         | 24.6%        |
| Mantenimiento                                              | 42,009         | 29,745         | 41.2%        |
| Arrendamientos                                             | 81,729         | 18,285         | 347.0%       |
| Otros gastos                                               | 3,579          | 595            | 501.5%       |
| <b>Total de gastos de operación</b>                        | <b>646,906</b> | <b>514,716</b> | <b>25.7%</b> |
| <b>Utilidad (Pérdida) de operación</b>                     | <b>-38,032</b> | <b>34,488</b>  | <b>N/A</b>   |
| Margen de operación                                        | -6.2%          | 6.3%           | -12.5pp      |
| Ingreso financiero                                         | 29,234         | 27,803         | 5.1%         |
| Gasto financiero                                           | -64,561        | -51,865        | 24.5%        |
| <b>Total de gastos financieros, neto</b>                   | <b>-35,327</b> | <b>-24,062</b> | <b>46.8%</b> |
| <b>Utilidad (pérdida) antes de impuestos a la utilidad</b> | <b>-73,359</b> | <b>10,426</b>  | <b>N/A</b>   |
| Margen de utilidad (pérdida) antes de impuestos            | -12.0%         | 1.9%           | -13.9pp      |
| Impuestos a la utilidad                                    | -14,302        | 2,941          | N/A          |
| <b>Utilidad (pérdida) neta</b>                             | <b>-59,057</b> | <b>7,485</b>   | <b>N/A</b>   |
| Margen de utilidad (pérdida) neta                          | -9.7%          | 1.4%           | -11.1pp      |



## Estado de Resultados

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

Periodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2026 y 2025

(Miles de dólares)

| Miles de dólares (no auditados) <sup>1</sup>    | 6M 2026          | 6M 2025          | % Var         |
|-------------------------------------------------|------------------|------------------|---------------|
| Pasajeros                                       | 551,621          | 526,539          | 4.8%          |
| Cargo por servicio y otros                      | 585,728          | 513,839          | 14.0%         |
| <b>Ingresos operativos totales</b>              | <b>1,137,349</b> | <b>1,040,378</b> | <b>9.3%</b>   |
| Otros ingresos                                  | -95,360          | -79,185          | 20.4%         |
| Combustible                                     | 402,988          | 323,949          | 24.4%         |
| Depreciación y amortización                     | 220,900          | 259,383          | -14.8%        |
| Gastos de aterrizaje, despegue y navegación     | 142,712          | 139,530          | 2.3%          |
| Sueldos, salarios y otros beneficios            | 190,185          | 146,607          | 29.7%         |
| Gastos de apoyo en la operación                 | 78,455           | 56,559           | 38.7%         |
| Gastos de publicidad y distribución             | 69,689           | 58,587           | 18.9%         |
| Mantenimiento                                   | 81,826           | 63,977           | 27.9%         |
| Arrendamientos                                  | 138,861          | 52,964           | 162.2%        |
| Otros gastos                                    | 4,944            | 1,449            | 241.2%        |
| <b>Total de gastos de operación</b>             | <b>1,235,200</b> | <b>1,023,820</b> | <b>20.6%</b>  |
| <b>Utilidad (pérdida) de operación</b>          | <b>-97,851</b>   | <b>16,558</b>    | <b>N/A</b>    |
| Margen de operación                             | -8.6%            | 1.6%             | -10.2pp       |
| Ingreso financiero                              | 44,276           | 41,621           | 6.4%          |
| Gasto financiero                                | -124,324         | -105,119         | 18.3%         |
| <b>Total de gastos financieros, neto</b>        | <b>-80,048</b>   | <b>-63,498</b>   | <b>26.1%</b>  |
| <b>Pérdida antes de impuestos a la utilidad</b> | <b>-177,899</b>  | <b>-46,940</b>   | <b>279.0%</b> |
| Margen de pérdida antes de impuestos            | -15.6%           | -4.5%            | -11.1pp       |
| Impuestos a la utilidad                         | -44,619          | -12,674          | 252.1%        |
| <b>Pérdida neta</b>                             | <b>-133,280</b>  | <b>-34,266</b>   | <b>289.0%</b> |
| Margen de pérdida neta                          | -11.7%           | -3.3%            | -8.4pp        |

(1) Nuestros estados financieros consolidados, para el periodo concluido el 30 de junio 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 30 de junio 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 30 de junio de 2026 y 31 de diciembre de 2025**  
(Miles de dólares)

| Miles de dólares (no auditados) <sup>1</sup>        | Jun 2026         | Dic 2025         | % Var         |
|-----------------------------------------------------|------------------|------------------|---------------|
| Efectivo y equivalentes de efectivo                 | 754,149          | 786,394          | -4.1%         |
| Instrumentos financieros derivados                  | 3,799            | 0                | N/A           |
| Cuentas por cobrar y otras cuentas por cobrar       | 297,029          | 193,771          | 53.3%         |
| Partes relacionadas                                 | 170,167          | 172,135          | -1.1%         |
| Inventarios                                         | 41,620           | 37,709           | 10.4%         |
| Depósitos de garantía y pagos anticipados           | 93,075           | 62,080           | 49.9%         |
| <b>Total del activo circulante</b>                  | <b>1,359,839</b> | <b>1,252,089</b> | <b>8.6%</b>   |
| Efectivo restringido                                | 53,760           | 50,825           | 5.8%          |
| Partes relacionadas                                 | 0                | 0                | N/A           |
| Pagos anticipados para mantenimientos a largo plazo | 17,687           | 6,179            | 186.2%        |
| Equipo de operación, mobiliario y equipo            | 1,226,770        | 1,133,583        | 8.2%          |
| Activos por derechos de uso                         | 1,244,373        | 1,276,737        | -2.5%         |
| Activos intangibles                                 | 20,060           | 20,839           | -3.7%         |
| Depósitos de garantía y pagos anticipados           | 333,578          | 308,877          | 8.0%          |
| Impuestos a la utilidad diferidos                   | 253,056          | 212,519          | 19.1%         |
| Instrumentos financieros derivados                  | 505              | 0                | N/A           |
| <b>Total del activo</b>                             | <b>4,509,628</b> | <b>4,261,648</b> | <b>5.8%</b>   |
| Deuda                                               | 259,912          | 186,756          | 39.2%         |
| Instrumentos financieros derivados                  | 17,824           | 19,989           | -10.8%        |
| Pasivos por arrendamiento                           | 233,254          | 239,581          | -2.6%         |
| Proveedores                                         | 171,302          | 122,412          | 39.9%         |
| Pasivos acumulados                                  | 253,090          | 239,532          | 5.7%          |
| Provisiones                                         | 224,504          | 169,151          | 32.7%         |
| Participación de los trabajadores en la utilidad    | 428              | 15,791           | -97.3%        |
| Partes relacionadas                                 | 644              | 738              | -12.7%        |
| Transportación vendida no utilizada                 | 283,008          | 189,111          | 49.7%         |
| Anticipos por servicios                             | 33,717           | 33,012           | 2.1%          |
| <b>Total del pasivo circulante</b>                  | <b>1,477,683</b> | <b>1,216,073</b> | <b>21.5%</b>  |
| Deuda                                               | 1,138,745        | 1,117,998        | 1.9%          |
| Pasivos por arrendamiento                           | 1,272,414        | 1,262,650        | 0.8%          |
| Instrumentos financieros derivados                  | 13,746           | 6,563            | 109.4%        |
| Provisiones                                         | 525,825          | 450,109          | 16.8%         |
| Beneficios a los empleados                          | 3,583            | 3,107            | 15.3%         |
| <b>Total del pasivo</b>                             | <b>4,431,996</b> | <b>4,056,500</b> | <b>9.3%</b>   |
| 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                               | 11,261           | 144,541          | -92.2%        |
| Otros resultados integrales                         | -19,964          | -23,919          | -16.5%        |
| <b>Total del capital contable</b>                   | <b>77,632</b>    | <b>205,148</b>   | <b>-62.2%</b> |
| <b>Total del pasivo y capital contable</b>          | <b>4,509,628</b> | <b>4,261,648</b> | <b>5.8%</b>   |

(1) Nuestros estados financieros consolidados, para el periodo concluido el 30 de junio 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 30 de junio 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 30 de junio de 2026 y 2025**  
(Miles de dólares)

| Miles de dólares (no auditados)                                                        | 2T 2026        | 2T 2025         | % Var        |
|----------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-----------------|--------------|
| Flujos de efectivo netos provenientes de actividades operativas                        | 88,818         | 115,500         | -23.1%       |
| Flujos de efectivo netos provenientes de (utilizados en) actividades de inversión      | 18,548         | -161,270        | N/A          |
| Flujos de efectivo netos provenientes de (utilizados en) actividades de financiamiento | -75,535        | -60,633         | 24.6%        |
| <b>Incremento (disminución) de efectivo y equivalentes de efectivo</b>                 | <b>31,832</b>  | <b>-106,403</b> | <b>N/A</b>   |
| <b>Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del periodo</b>                       | <b>722,317</b> | <b>779,889</b>  | <b>-7.4%</b> |
| <b>Efectivo y equivalentes de efectivo al final del periodo</b>                        | <b>754,149</b> | <b>673,486</b>  | <b>12.0%</b> |

Durante el 2T 2026, el total de salidas de efectivo por arrendamientos ascendió a US\$87 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 seis meses terminados el 30 de junio de 2026 y 2025**  
(Miles de dólares)

| Miles de dólares (no auditados) <sup>1</sup>                                           | 6M 2026        | 6M 2025         | % Var         |
|----------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-----------------|---------------|
| Flujos de efectivo netos provenientes de actividades operativas                        | 192,078        | 175,086         | 9.7%          |
| Flujos de efectivo netos provenientes de (utilizados en) actividades de inversión      | -78,950        | -195,716        | -59.7%        |
| Flujos de efectivo netos provenientes de (utilizados en) actividades de financiamiento | -145,374       | -126,134        | 15.3%         |
| <b>Incremento (disminución) de efectivo y equivalentes de efectivo</b>                 | <b>-32,245</b> | <b>-146,764</b> | <b>-78.0%</b> |
| <b>Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del periodo</b>                       | <b>786,394</b> | <b>820,250</b>  | <b>-4.1%</b>  |
| <b>Efectivo y equivalentes de efectivo al final del periodo</b>                        | <b>754,149</b> | <b>673,486</b>  | <b>12.0%</b>  |

(1) Nuestros estados financieros consolidados, para el periodo concluido el 30 de junio 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 30 de junio de 2026, así como sus respectivos procedimientos de revisión.

Durante los primeros seis meses de 2026, el total de salidas de efectivo por arrendamientos ascendió a US\$190 millones, los cuales se encuentran reconocidos en el flujo de efectivo neto utilizado en actividades de financiamiento.

