



CONTACTO: Relación con Inversionistas
Comunicación Corporativa

aminvestorrelations@aeromexico.com
amcomunicacioncorporativa@aeromexico.com

Aeroméxico reporta resultados preliminares al tercer trimestre 2026

- *Ingresos récord en 3T de \$1,619 millones*
- *Margen UAFIDAR⁽¹⁾ ajustado de 24%*
- *Margen de operación de 12%*
- *Razón de liquidez⁽²⁾ a ingresos de los últimos doce meses 21%*

Ciudad de México, a 19 de octubre de 2026 - Grupo Aeroméxico S.A.B. de C.V. (NYSE, BMV: AERO, "Aeroméxico" o la "Compañía") reportó hoy sus resultados financieros consolidados preliminares para el trimestre concluido el 30 de septiembre de 2026 ("3T26"). Estos resultados se basan en la información disponible a la fecha de este comunicado y no constituyen una declaración integral de nuestros resultados financieros para el período presentado. La Compañía ha utilizado dólares estadounidenses, su moneda funcional, como moneda de presentación para estos estados financieros consolidados. Todas las cifras están expresadas en millones de dólares estadounidenses, a menos que se indique lo contrario.

Andrés Conesa, Director General, declaró: *"Aeroméxico registró nuevamente un trimestre sólido, con ingresos récord y margen de operación de 12%. La demanda se mantuvo sólida, impulsada principalmente por la fortaleza de los mercados internacionales, el crecimiento de ingresos premium y el dinamismo continuo de nuestro programa de lealtad. A pesar de que los precios del combustible alcanzaron niveles históricos durante el trimestre, las iniciativas comerciales enfocadas en fortalecer los ingresos, la gestión disciplinada de costos y administración prudente de la capacidad nos permitieron compensar el impacto de los mayores costos de combustible. Hacia adelante, las perspectivas de demanda siguen siendo favorables y esperamos que los ingresos del cuarto trimestre aumenten aproximadamente 15% año contra año. Al retomar el crecimiento de manera disciplinada, esperamos aprovechar un mayor apalancamiento operativo y seguir fortaleciendo nuestra rentabilidad."*

PRINCIPALES RESULTADOS OPERATIVOS Y FINANCIEROS DEL 3T26

- La **capacidad**, medida en asientos-milla disponibles (ASMs), aumentó 1.3% año contra año.
- Los **ingresos totales** alcanzaron \$1.6 mil millones, un incremento de 13.6% comparado con el mismo periodo de 2025.
- El **gasto total en combustible** ascendió a \$469.0 millones, \$171.5 millones más con respecto al año anterior, lo que representa un incremento de 57.6%.
- La **UAFIDAR ajustada⁽¹⁾** se ubicó en \$389.2 millones, con un margen de 24.0%.
- El **resultado de operación** alcanzó \$189.6 millones, con un margen de 11.7%.
- La **razón de deuda neta ajustada total a UAFIDAR⁽¹⁾** cerró el trimestre en 2.1x.
- La **liquidez⁽²⁾** total se ubicó en \$1.2 mil millones, equivalente a 20.7% de los ingresos de los últimos doce meses.

PERSPECTIVA 4T26 Y AÑO COMPLETO

Indicador	4T26 Perspectiva	FY26 Perspectiva
Capacidad total (ASMs) año contra año (%)	~ +7.0% a +8.0%	~ +2.0% a +3.0%
Ingresos totales año contra año (%)	~ +14.0% a +16.0%	~ +13.5% a +14.5%
Margen UAFIDAR ⁽¹⁾	~ 19.5% a 21.5%	~ 21.5% a 22.5%
Margen operativo	~ 7.5% a 9.5%	~ 8.5% a 9.5%

La perspectiva actualizada de la Compañía para el resto del año refleja la curva de precios a futuro de combustible observada el 16 de octubre de 2026, así como algunas presiones observadas sobre otros costos operativos. Se mantiene la premisa de un entorno de demanda saludable. Se anticipa que los ingresos en el cuarto trimestre se mantengan sólidos, con base en tendencias de demanda sostenidas y la ejecución comercial disciplinada. Se prevé que una mayor utilización de la flota existente respalde el crecimiento de capacidad. De esta forma, el apalancamiento operativo resultaría en estabilidad en el costo por ASM excluyendo combustible (CASM-Ex).

La guía considera un costo promedio integral del combustible de \$4.5 dólares por galón para el cuarto trimestre. Asimismo, considera un tipo de cambio de \$18.0 pesos mexicanos por dólar para el cuarto trimestre.

PRINCIPALES INDICADORES OPERATIVOS Y FINANCIEROS DEL TERCER TRIMESTRE

Principales Indicadores Financieros	Tres meses terminados el 30 de septiembre			Nueve meses terminados el 30 de septiembre		
	2026	2025	Var.	2026	2025	Var.
Ingresos (millones de USD)	1,619	1,425	13.6%	4,440	3,923	13.2%
UAFIDAR ajustada ⁽¹⁾ (millones de USD)	389	442	(11.9)%	989	1,171	(15.5)%
Margen UAFIDAR ajustada ⁽¹⁾ (% de ingresos)	24.0%	31.0%	(7.0)p.p.	22.3%	29.9%	(7.6)p.p.
Utilidad de operación (pérdida) (millones de USD)	190	253	(25.0)%	399	625	(36.1)%
Margen de operación (% de ingresos)	11.7%	17.7%	(6.0)p.p.	9.0%	15.9%	(6.9)p.p.
Principales Indicadores Operativos	2026	2025	Var.	2026	2025	Var.
ASMs totales (millones)	9,395	9,277	1.3%	27,248	27,054	0.7%
Pasajeros ('000)	6,161	6,362	(3.2)%	17,966	18,419	(2.5)%
Ingreso total / ASM (centavos de USD)	17.2	15.4	12.2%	16.3	14.5	12.4%
Costo total / ASM (centavos de USD)	15.1	12.7	19.4%	14.8	12.2	21.4%
Costo total excl. Combustible / ASM (centavos de USD)	10.1	9.5	7.1%	10.1	9.0	12.1%
Tipo de Cambio*	2026	2025	Var.	2026	2025	Var.
Promedio	17.22	18.67	(7.7)%	17.40	19.57	(11.1)%

*Fuente: La Compañía con información de Banxico. Las cifras pueden no sumar al total debido al redondeo.

RESULTADOS DEL TERCER TRIMESTRE 2026

Análisis del Estado de Resultados

Ingresos

Los **ingresos totales** del tercer trimestre de 2026 ascendieron a \$1.6 mil millones, un incremento de 13.6% año contra año, estableciendo un récord trimestral en la historia de la Compañía. El crecimiento de los ingresos fue impulsado principalmente por mayores ingresos por pasajeros, particularmente en mercados internacionales. La Compañía implementó acciones específicas de gestión tarifaria para mitigar el impacto de los mayores costos de combustible. Este desempeño refleja la capacidad de la Compañía para trasladar a las tarifas dicho impacto, respaldada por una administración disciplinada de la red y por ingresos complementarios, incluidos los generados por el programa de lealtad y por carga.

Durante el tercer trimestre de 2026, Aeroméxico realizó una actualización de los beneficios no redimidos de su programa de lealtad —la primera actualización de este tipo desde 2018— para reflejar mejor la actividad actual de sus miembros y las tendencias de largo plazo del programa. Esta actualización resultó en el reconocimiento de \$48.7 millones de ingresos durante el periodo, junto con un ajuste al pasivo diferido correspondiente. Más importante aún, este enfoque actualizado establece la base que impulsará un crecimiento positivo y sostenido de los ingresos anuales del programa de lealtad en adelante.

La mezcla de **ingresos premium**⁽³⁾ alcanzó 42% de los ingresos por pasajeros, 1 p.p. mayor a la cifra observada en el 3T25, respaldada por la continua migración de clientes hacia productos de mayor valor y servicios complementarios. Las iniciativas de segmentación tarifaria y de venta cruzada de productos premium de la Compañía continúan ampliando las opciones para sus clientes y, al mismo tiempo, fortalecen la solidez y resiliencia de su base de ingresos. Los ingresos por transportación de carga aumentaron 15.8%, impulsados por la implementación de diversas iniciativas comerciales.

La **capacidad** aumentó 1.3% año contra año, en línea con la guía de la Compañía. La Compañía continuó optimizando su red mediante una administración disciplinada de la capacidad, asignándola selectivamente a mercados internacionales con mayor rentabilidad y ajustando el número de frecuencias de vuelos para alinear la oferta con la demanda.

El **ingreso por ASM ("IASM")** se ubicó en 17.2¢, un incremento de 12.2% año contra año. Este crecimiento fue impulsado principalmente por mayores ingresos por pasaje, particularmente en los mercados internacionales, así como por incrementos en los ingresos de carga, del programa de lealtad y de otras fuentes comerciales.

Ingreso Total (USD millones)	Tres meses terminados el 30 de septiembre			Nueve meses terminados el 30 de septiembre		
	2026	2025	Var.	2026	2025	Var.
Doméstico	541	507	6.7%	1,556	1,418	9.7%
Internacional	1,078	918	17.4%	2,884	2,505	15.1%
Ingreso Total	1,619	1,425	13.6%	4,440	3,923	13.2%

Las cifras pueden no sumar al total debido al redondeo.

Gastos de Operación

En el tercer trimestre de 2026, el gasto operativo total —incluyendo combustible, mano de obra, mantenimiento, servicios a pasajeros y a aeronaves, arrendamientos de aeronaves, gastos de venta, generales y administrativos, depreciación y amortización y otros gastos— ascendió a \$1.4 mil millones, un incremento de 21.9% respecto al mismo periodo del año anterior. Este aumento se explica principalmente por los mayores costos de combustible, cuyos precios se mantuvieron elevados durante el trimestre y alcanzaron niveles máximos, por arriba de \$4.7 dólares por galón en septiembre. Este ha sido el nivel más alto desde que inició el conflicto en Medio Oriente en marzo de 2026. El gasto en combustible aumentó aproximadamente \$171.5 millones año contra año, superando en aproximadamente \$93.0 millones el nivel contemplado en la guía de la Compañía para el 3T26.

El **costo de combustible por galón**⁽⁴⁾ aumentó 60.6% respecto al 3T25, promediando \$4.0 dólares por galón en el 3T26, frente a \$2.5 dólares por galón el año anterior. El **consumo total de combustible** disminuyó 1.8% año contra año, mientras que el **consumo de combustible por ASM** (litros de combustible consumidos por ASM) disminuyó 3.1%, principalmente como resultado de la mayor eficiencia operativa de la flota.

Excluyendo combustible, los gastos operativos aumentaron 9.8% año contra año. Este incremento reflejó principalmente la fortaleza del peso mexicano frente al dólar, lo que elevó el costo en gastos denominados en pesos, así como presiones inflacionarias en sueldos, salarios y prestaciones, mayores costos de distribución derivados del aumento en las ventas y un mayor gasto por depreciación y amortización asociado con el crecimiento de la flota.

El **CASM-Ex** fue de 10.1¢ en el 3T26, un incremento de 7.1% respecto al mismo periodo de 2025. Este aumento se debió principalmente a la fortaleza del peso mexicano y presiones inflacionarias, parcialmente compensado por la disciplina sostenida en costos y eficiencias operativas.

UAFIDAR Ajustada⁽¹⁾ y Utilidad de Operación

La **UAFIDAR ajustada**⁽¹⁾ ascendió a \$389.2 millones, equivalente a un sólido margen de 24.0%. Estos resultados reflejan el firme desempeño de los ingresos y la capacidad de la Compañía para compensar, en términos absolutos, el incremento de los costos de combustible respecto al año anterior.

La **utilidad de operación** del tercer trimestre ascendió a \$189.6 millones, lo que representa un robusto margen de operación de 11.7%. Si bien la rentabilidad se vio presionada por un entorno de precios de combustible más elevados de lo previsto y el incremento esperado en los gastos operativos excluyendo combustible, este desempeño demuestra la fortaleza del modelo de negocio de la Compañía y su capacidad para mantener niveles saludables de rentabilidad, a pesar de estos factores adversos.

Costo Neto de Financiamiento

Los **costos netos de financiamiento** aumentaron 7.7% respecto al mismo periodo de 2025, principalmente como resultado de mayores gastos financieros derivados de obligaciones por arrendamiento asociadas con la expansión de la flota.

Utilidad Neta

La **utilidad neta** en el 3T26 totalizó \$40.6 millones, con un margen de 2.5%.

ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA Y FLUJO DE EFECTIVO

Al 30 de septiembre de 2026, Aeroméxico generó \$541.7 millones en **flujo neto de efectivo proveniente de actividades de operación**. A pesar de los elevados precios del combustible y las presiones relacionadas sobre los costos, esta sólida generación de efectivo operativo permitió a la Compañía mantener su plan de inversiones y avanzar en su programa de reducción de apalancamiento, amortizando durante el tercer trimestre, \$7.2 millones de **deuda financiera**.

Al 30 de septiembre de 2026, Aeroméxico reportó **efectivo y equivalentes de efectivo** por \$965.1 millones, un incremento de \$31.0 millones respecto al mismo periodo del año anterior. Durante el trimestre, la Compañía renovó y amplió su línea de crédito revolvente, de \$200.0 millones a \$250.0 millones. Incluyendo dicha línea de crédito revolvente, la liquidez total alcanzó \$1.2 mil millones, equivalente a 20.7% de los ingresos de los últimos doce meses.

FLOTA OPERATIVA

Durante el tercer trimestre de 2026, Grupo Aeroméxico incorporó una aeronave Boeing 787-9. Al 30 de septiembre de 2026, la flota operativa de Grupo Aeroméxico estaba integrada por 170 aeronaves, con una edad promedio de 9.1 años.

Flota operativa	4T25	1T26	2T26	3T26
B-737-800	34	34	34	34
B-737 MAX 8	45	45	47	47
B-737 MAX 9	30	30	30	30
B-787-8	8	8	8	8
B-787-9	14	15	16	17
Aeroméxico	131	132	135	136
E-190	34	34	34	34
Aeroméxico Connect	34	34	34	34
Grupo Aeroméxico	165	166	169	170

Pies de página:

- (1) Véase el Anexo A para la definición de las medidas no IFRS de Aeroméxico y su conciliación con la medida IFRS más comparable.
- (2) Definimos liquidez como Efectivo y equivalentes de efectivo y la línea de crédito revolving.
- (3) Ingresos premium (*Premium revenue mix*) consiste en los ingresos provenientes de productos y servicios premium superiores a los ingresos por tarifas Básica y Clásica. El indicador se calcula con base en los ingresos totales por pasajeros.
- (4) Equivalente a US\$1.05 por litro en el 3T26 y 66¢ por litro en el 3T25.

INFORMACIÓN LLAMADA DE RESULTADOS 3T26

Fecha	Martes, 20 de octubre de 2026
Hora	08:00 a.m. Hora Central (CDMX) / 10:00 a.m. Hora Este (NY)
Liga Webcast	https://edge.media-server.com/mmc/p/uh5yer4m/
Audio para participantes*	https://register-conf.media-server.com/register/Blce2042e6b22d45d587f891c8178a6137

**Los participantes pueden completar el formulario de registro en línea y, una vez registrados, recibirán la información para conectarse a la llamada junto con un PIN único para acceder.*

Acerca de Grupo Aeroméxico

Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V., es una sociedad controladora, cuyas subsidiarias se dedican a la aviación comercial en México y a la promoción de programas de lealtad de pasajeros. Aeroméxico, la aerolínea global de México tiene su principal centro de operaciones en la Terminal 2 del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Su red de destinos tiene alcance en México, Estados Unidos, Canadá, Centroamérica, Sudamérica, Asia y Europa. La flota operativa actual del Grupo incluye aviones Boeing 787 y 737, así como Embraer 190 de última generación. Aeroméxico es socio fundador de SkyTeam, una alianza que cumple 26 años y ofrece conectividad en más de 170 países, a través de las 18 aerolíneas socias. Aeroméxico creó e implementó un Sistema de Gestión de Salud e Higiene (SGSH) para proteger a sus clientes y colaboradores en todas las etapas de su operación. www.aeromexico.com / www.skyteam.com

Declaraciones a Futuro

Este comunicado contiene ciertas declaraciones a futuro, dentro del significado de la Ley de Reforma de Litigios sobre Valores Privados de EE. UU. (Private Securities Litigation Reform Act), que reflejan las perspectivas y/o expectativas actuales de la Compañía y su administración con respecto a su desempeño, negocio y eventos futuros. Utilizamos palabras como “cree”, “anticipa”, “planea”, “espera”, “tiene la intención”, “objetivo”, “estima”, “proyecta”, “predice”, “guía”, “pronóstico”, “directriz”, “debería” y otras expresiones similares para identificar declaraciones a futuro, aunque no son la única manera en que identificamos dichas declaraciones. Estas declaraciones están sujetas a diversos riesgos, incertidumbres y asunciones.

Advertimos que diversos factores importantes podrían causar que los resultados reales difieran materialmente de los planes, objetivos, expectativas, estimaciones e intenciones expresados en este comunicado. Los factores importantes que podrían causar tales diferencias incluyen, entre otros: riesgos externos, incluyendo amenazas a la salud, accidentes, inestabilidad global, violaciones de seguridad, terrorismo y desastres naturales; conflictos geopolíticos globales, en particular aquellos que afectan el precio del combustible para aviación; condiciones económicas en México e internacionales, así como la estacionalidad, sobre el comportamiento de viaje de los clientes; los aranceles de la actual administración de EE. UU. sobre los costos de la Compañía y las acciones de otras autoridades gubernamentales en México, EE. UU. y otros países; la volatilidad del mercado de combustibles; la capacidad de la Compañía para cumplir con sus obligaciones fijas, obtener financiamiento y/o mantener liquidez; la capacidad de la Compañía para retener y atraer personal clave y otros profesionales, y las relaciones laborales de la Compañía con sus empleados; la dependencia de la Compañía de pocos fabricantes de aeronaves y otros proveedores externos; la tasa de utilización de aeronaves y los costos de mantenimiento de aeronaves; cambios en los cargos por aterrizaje, tarifas de acceso a aeropuertos e infraestructura aeroportuaria inadecuada; restricciones de protección al consumidor; dependencia del principal centro de operaciones de la Compañía, MEX; congestión del tráfico aéreo; el entorno competitivo en la industria de la aviación, incluyendo aquellos derivados de sustitutos no aéreos; sanciones y cumplimiento de normas y estándares éticos, incluyendo anticorrupción, antilavado de dinero y antidrogas; dependencia de alianzas y asociaciones y retos para celebrar nuevas; y otros factores descritos el reporte anual en la forma 20-F presentada ante la SEC el 30 de abril de 2026.

Las declaraciones a futuro se basan en la información disponible al momento en que se realizan dichas declaraciones y/o en la creencia de buena fe de la administración respecto de eventos futuros en ese momento. La Compañía no asume ninguna obligación y expresamente rechaza cualquier intención u obligación de actualizar o revisar cualquier declaración a futuro, ya sea como resultado de nueva información, eventos futuros o de otra manera.

RESULTADOS 3T26



Grupo Aeromexico, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias Estados Consolidados de Resultados y Otros Resultados Integrales (No Auditados)

	Tres meses terminados el 30 de septiembre			Nueve meses terminados el 30 de septiembre		
	2026	2025	Var. %	2026	2025	Var. %
Ingresos de operación						
Pasajeros	1,414	1,299	8.8%	3,935	3,557	10.6%
Carga	90	78	15.8%	252	230	9.7%
Otros	115	48	NA	252	135	86.4%
Total de ingresos	1,619	1,425	13.6%	4,440	3,923	13.2%
Gastos de operación						
Combustible	469	297	57.6%	1,278	858	48.9%
Fuerza de trabajo	325	299	8.6%	949	829	14.5%
Mantenimiento	66	64	2.9%	212	167	26.8%
Servicios de tráfico y escala	182	166	9.4%	508	451	12.7%
Servicio a pasajeros	46	41	11.0%	127	112	13.5%
Comisiones a agencias	30	26	15.0%	80	70	15.5%
Venta y administración general	104	92	12.5%	284	258	10.0%
Renta de equipo de vuelo	3	5	(27.1)%	11	13	(9.4)%
Depreciación y amortización	196	184	6.6%	579	537	7.8%
Deterioro (reversión)	—	—	NA	—	(4)	NA
Otros (ingresos) y gastos netos	8	(2)	NA	13	13	(0.2)%
Participación en (utilidades) / pérdidas asociadas y negocios conjuntos	—	(2)	NA	—	(5)	NA
Total gastos de operación	1,429	1,172	21.9%	4,040	3,297	22.5%
Utilidad de operación	190	253	(25.0)%	399	625	(36.1)%
Ingresos financieros (gastos):						
Ingresos (gastos) financieros netos	(142)	(132)	7.7%	(407)	(391)	3.9%
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	48	121	(60.6)%	(7)	234	NA
Impuesto a la utilidad	7	24	(70.4)%	(1)	47	NA
Utilidad neta	41	97	(58.1)%	(6)	187	NA

Las cifras pueden no sumar al total debido al redondeo.

Grupo Aeromexico, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias

Utilidad por acción (No Auditados)

	Tres meses terminados el 30 de septiembre		Nueve meses terminados el 30 de septiembre	
	2026	2025	2026	2025
(Millones de US dólares, excepto por la utilidad por acción)				
Utilidad neta del periodo	41	97	(6)	187
Utilidad por acción por operaciones recurrentes				
Utilidad básica por acción (dólares)	0.03	0.07	0.00	0.14
Utilidad diluida por acción (dólares)	0.03	0.07	0.00	0.14
Utilidad (pérdida) básica por ADS (dólares)	0.28	0.72	(0.04)	1.38
Utilidad (pérdida) diluida por ADS (dólares)	0.28	0.71	(0.04)	1.37

Las cifras pueden no sumar al total debido al redondeo.

Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias
Estado de Posición Financiera (No Auditados)

(USD Millones)

Septiembre 30, 2026

Diciembre 31, 2025

Activo

Activo circulante:

Efectivo y equivalentes de efectivo	965	1,024
Cuentas por cobrar	854	700
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	9	3
Pagos anticipados y depósitos	65	78
Inventarios	194	174
Total activo circulante	2,088	1,980

Activo no circulante:

Activo fijo y derechos de uso, neto	3,724	3,674
Otros activos no circulantes	1,584	1,539
Total activo no circulante	5,308	5,213
Total Activo	7,396	7,193

Pasivo

Corto Plazo:

Préstamos incluyendo arrendamientos	475	451
Otros	2,865	2,645
Total Corto Plazo	3,339	3,096

Largo Plazo:

Préstamos incluyendo arrendamientos	3,588	3,604
Otros	1,063	1,085
Total Largo Plazo	4,651	4,689
Total Pasivo	7,991	7,785

Capital Contable

Total capital contable (déficit)	(595)	(592)
---	--------------	--------------

Total Pasivo y Capital

7,396	7,193
--------------	--------------

Las cifras pueden no sumar al total debido al redondeo.

Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias
Estados Consolidados de Flujos de Efectivo (No Auditados)

	(USD Millones)		
	Nueve meses terminados el 30 de septiembre		
	2026	2025	Var. (\$)
Flujos de efectivo de actividades de operación:			
Utilidad neta del periodo	(6)	187	(193)
Impuestos a la utilidad	(1)	47	(48)
Depreciación y amortización	579	537	42
Otras partidas que no requieren flujo	298	280	18
	869	1,051	(182)
Cambios en activos y pasivos circulantes, neto	(328)	(483)	155
Cuentas por cobrar	(129)	(1)	(128)
Cuentas por pagar	(10)	(197)	188
Transportación vendida no utilizada	95	(36)	131
Otros, neto	(41)	(29)	(12)
Intereses pagados	(243)	(219)	(24)
Flujos netos de efectivo generados por actividades de operación	542	568	(26)
Flujos de efectivo de actividades de inversión:			
Adquisición de propiedades y equipo (incluyendo mantenimiento mayor)	(258)	(213)	(46)
Otras actividades de inversión, neto	(12)	4	(15)
Flujos de efectivo utilizados en actividades de inversión:	(270)	(209)	(61)
Flujos de efectivo de actividades de financiamiento:			
Pago de arrendamientos	(304)	(269)	(35)
Pago de préstamos	(24)	(93)	68
Otras actividades de financiamiento, neto	—	65	(65)
Flujos de efectivo requeridos por actividades de financiamiento:	(328)	(297)	(31)
Efectos por cambios en el valor del efectivo y equivalentes de efectivo	(3)	30	(33)
Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalentes de efectivo	(59)	92	(151)
Efectivo y equivalentes de efectivo:			
Al principio del periodo	1,024	842	182
Al final del periodo	965	934	31

Las cifras pueden no sumar al total debido al redondeo.

INDICADORES FINANCIEROS Y OPERATIVOS

Principales Indicadores Financieros	Tres meses terminados el 30 de septiembre			Nueve meses terminados el 30 de septiembre		
	2026	2025	Var.	2026	2025	Var.
Ingresos totales	1,619	1,425	13.6%	4,440	3,923	13.2%
Ingreso pasaje	1,414	1,299	8.8%	3,935	3,557	10.6%
UAFIDAR ajustada ⁽¹⁾	389	442	(11.9)%	989	1,171	(15.5)%
Margen UAFIDAR ajustado ⁽¹⁾ (% de ingresos)	24.0%	31.0%	(7.0)p.p.	22.3%	29.9%	(7.6)p.p.
Utilidad de operación (pérdida)	190	253	(25.0)%	399	625	(36.1)%
Margen de operación (% de ingresos)	11.7%	17.7%	(6.0)p.p.	9.0%	15.9%	(6.9)p.p.
Utilidad neta (pérdida)	41	97	(58.1)%	(6)	187	NA
Margen de utilidad neta (pérdida) (% de ingresos)	2.5%	6.8%	(4.3)p.p.	(0.1)%	4.8%	(4.9)p.p.
Principales Indicadores Operativos	2026	2025	Var.	2026	2025	Var.
ASMs totales (millones)	9,395	9,277	1.3%	27,248	27,054	0.7%
RPMS totales (millones)	8,296	8,184	1.4%	23,403	23,119	1.2%
Factor de ocupación (itinerario %)	88.3%	88.2%	0.1p.p.	85.9%	85.5%	0.4p.p.
Pasajeros ('000)	6,161	6,362	(3.2)%	17,966	18,419	(2.5)%
Puntualidad de salidas dentro de 15 minutos (%)	90.9%	91.5%	(0.6)p.p.	91.0%	92.0%	(1.0)p.p.
Litros de combustible (miles)	445,237	453,547	(1.8)%	1,300,904	1,319,298	(1.4)%
Rendimiento (centavos de USD) ⁽²⁾	15.3	13.9	10.6%	14.9	13.5	10.3%
Ingreso total / ASM (centavos de USD)	17.2	15.4	12.2%	16.3	14.5	12.4%
Ingreso pasaje/ ASM (centavos de USD) ⁽²⁾	13.5	12.2	10.7%	12.8	11.5	10.8%
Costo total / ASM (centavos de USD)	15.1	12.7	19.4%	14.8	12.2	21.4%
Costo total excl. combustible / ASM (centavos de USD)	10.1	9.5	7.1%	10.1	9.0	12.1%
Otros Indicadores	2026	2025	Var.	2026	2025	Var.
Costo de combustible por galón (centavos de USD)	3.99	2.48	60.6%	3.71	2.46	50.8%
Tipo de cambio (cierre) ⁽³⁾	17.84	18.38	(2.9)%	17.84	18.38	(2.9)%
Tipo de cambio (promedio) ⁽³⁾	17.22	18.67	(7.7)%	17.40	19.57	(11.1)%

Las cifras pueden no sumar al total debido al redondeo.

1) Estas son métricas no basadas en los principios IFRS y tienen limitaciones como herramientas analíticas por lo que no deben ser consideradas de manera aislada o como sustitutas para un análisis de los resultados reportados de la Compañía bajo los principios IFRS. Ver el Anexo A para la definición de métricas no basadas en los principios IFRS de Aeroméxico y una reconciliación a las métricas IFRS más cercanas.

2) Estimado como ingreso pasaje (excluyendo ingresos complementarios dividido por RPMS totales).

3) Fuente: La Compañía con información de Banxico.

Anexo A sobre Medidas Financieras No-IFRS

Además de revelar resultados financieros preparados de conformidad con las NIIF, la Compañía divulga información sobre el EBITDAR Ajustado, el Margen EBITDAR Ajustado, la Deuda Neta Ajustada y la Relación Deuda Neta Ajustada a EBITDAR Ajustado, que son medidas no-NIIF. La Compañía también ha divulgado en este comunicado ingresos, utilidad operativa, margen operativo, EBITDAR Ajustado y Margen EBITDAR Ajustado ajustados adicionalmente por ciertos conceptos extraordinarios y no recurrentes de 2024 y 2025, que son medidas financieras adicionales no-NIIF. La Compañía considera que todas estas medidas de reporte financiero son indicadores útiles de su desempeño operativo. Estas métricas de desempeño conocidas en la industria de la aviación son frecuentemente utilizadas por inversionistas, analistas bursátiles y otros interesados en comparar el desempeño operativo de las empresas en esta industria.

La Compañía define el EBITDAR Ajustado como la utilidad o pérdida del periodo antes del gasto (beneficio) por impuesto sobre la renta, depreciación y amortización, costo financiero neto y deterioro (reversión), antes del gasto por arrendamiento de aeronaves, dada la naturaleza no recurrente de este concepto. La Compañía considera el EBITDAR Ajustado únicamente como una métrica de valoración, no de desempeño. El Margen EBITDAR Ajustado se define como el EBITDAR Ajustado dividido entre los ingresos totales del periodo. La Deuda Neta Ajustada se define como el total de préstamos y financiamientos, incluyendo arrendamientos, menos efectivo y equivalentes de efectivo. La Relación Deuda Neta Ajustada a EBITDAR Ajustado se define como la Deuda Neta Ajustada dividida entre el EBITDAR Ajustado del periodo.

Todas las medidas financieras no NIIF mencionadas anteriormente tienen limitaciones como herramientas analíticas y no deben considerarse de manera aislada ni como sustituto del análisis de los resultados de la Compañía conforme a las NIIF. Algunas de estas limitaciones son: (i) no reflejan los gastos en efectivo de la Compañía ni los requerimientos futuros de gastos de capital o compromisos contractuales; (ii) no reflejan cambios en, ni requerimientos de efectivo para, las necesidades de capital de trabajo; (iii) no reflejan los requerimientos de efectivo de la Compañía necesarios para cubrir pagos de intereses o principal de la deuda; (iv) aunque la depreciación y amortización son cargos no monetarios, los activos sujetos a depreciación y amortización a menudo deberán ser reemplazados en el futuro, y no reflejan los requerimientos de efectivo para tales reemplazos; (v) no ajustan todos los conceptos de ingresos o gastos no monetarios reflejados en los estados consolidados de resultados y otros resultados integrales de la Compañía; (vi) no reflejan el impacto de todos los conceptos no recurrentes; y (vii) otras empresas del sector pueden calcular estas medidas, o medidas con títulos similares, de manera diferente a la Compañía, lo que limita su utilidad como medidas comparativas.

Las conciliaciones de cada una de estas medidas históricas, y en la medida aplicable, de medidas a futuro con la medida más directamente comparable conforme a NIIF se presentan a continuación. No se incluye en este comunicado una conciliación de los montos proyectados de EBITDAR Ajustado, ajustado adicionalmente, para el ejercicio 2026, ya que no es posible cuantificar ciertos montos que serían requeridos para ser incluidos en la medida correspondiente conforme a NIIF sin esfuerzos no razonables, debido a la alta variabilidad y complejidad para estimar ciertos montos a futuro, y consideramos que dicha conciliación implicaría un grado de precisión que podría resultar confuso o engañoso para los inversionistas.

RESULTADOS 3T26



Reconciliación UAFIDAR ajustada	Tres meses terminados el 30 de septiembre			Nueve meses terminados el 30 de septiembre		
	2026	2025	Var.	2026	2025	Var.
Utilidad (pérdida) neta	41	97	(58.1)%	(6)	187	NA
(+) Impuesto a la utilidad (beneficio)	7	24	(70.4)%	(1)	47	NA
(+) Depreciación y amortización ⁽¹⁾	196	184	6.6%	579	537	7.8%
(+) Ingresos y gastos financieros	142	132	7.7%	407	391	3.9%
(+) Deterioro (reversión)	—	—	NA	—	(4)	NA
(+) Renta de equipo de vuelo ⁽²⁾	3	5	(27.1)%	11	13	(9.4)%
UAFIDAR ajustada⁽³⁾	389	442	(11.9)%	989	1,171	(15.5)%

Las cifras pueden no sumar al total debido al redondeo.

Reconciliación de deuda neta ajustada	Septiembre 30, 2026	Diciembre 31, 2025
Total de préstamos, incluyendo arrendamientos	4,063	4,055
(-) Efectivo y equivalentes de efectivo	965	1,024
Deuda neta ajustada⁽³⁾	3,098	3,031

Las cifras pueden no sumar al total debido al redondeo.

Reconciliación del índice de endeudamiento neto (Deuda neta ajustada / UAFIDAR últimos doce meses)	Septiembre 30, 2026	Diciembre 31, 2025
Deuda neta ajustada ⁽³⁾	3,098	3,031
UAFIDAR ajustada de los últimos doce meses ⁽³⁾	1,491	1,672
Índice de endeudamiento neto⁽³⁾	2.1x	1.8x

Las cifras pueden no sumar al total debido al redondeo.

¹⁾ Gastos de depreciación y amortización según han sido reflejados en nuestra utilidad o pérdida.

²⁾ El arrendamiento de aeronaves se compone de arrendamientos de corto plazo de equipo de vuelo, incluyendo el periodo PBH.

³⁾ Estas son métricas no basadas en los principios IFRS y tienen limitaciones como herramientas analíticas por lo que no deben ser consideradas de manera aislada o como sustitutas para un análisis de los resultados reportados de la Compañía bajo los principios IFRS. Ver el Anexo A para la definición de métricas no basadas en los principios IFRS de Aeroméxico y una reconciliación a las métricas IFRS más cercanas.