

## **Aeroméxico reporta resultados preliminares al cuarto trimestre 2025 y año completo 2025**

- *Ingresos totales \$1.4 mil millones en 4T25 y \$5.4 mil millones en 2025*
- *Margen UAFIDAR ajustado 35% en 4T25 Y 31% en 2025, récords históricos*
- *Margen de operación 21% en 4T25 y 17% en 2025*
- *Mezcla de ingresos premium<sup>(6)</sup> al 42% en 4T25 y en 2025*

**Ciudad de México**, 16 de febrero de 2026 - Grupo Aeroméxico S.A.B. de C.V. (NYSE, BMV: AERO) (“Aeroméxico” o la “Compañía”) reportó sus resultados financieros no auditados para el cuarto trimestre de 2025 (4T25) y para el año 2025. Los resultados financieros consolidados no auditados que se presentan a continuación están sujetos a revisión con base en la conclusión de nuestro proceso anual de cierre financiero, así como otros acontecimientos que puedan surgir entre esta fecha y el momento en que dicho proceso quede finalizado. 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 como la moneda de presentación para estos estados financieros consolidados. El dólar estadounidense también es la moneda funcional de la Compañía. Todas las cifras están expresadas en millones de dólares estadounidenses a menos que se indique lo contrario.

**Andrés Conesa, Director General**, afirmó: “Aeroméxico cerró el año con un fuerte impulso, confirmando firmemente la tendencia de recuperación observada en la segunda mitad del año. Una vez más demostramos ser líderes en la industria en confiabilidad operativa, al ser reconocidos por CIRIUM como la aerolínea más puntual del mundo por segundo año consecutivo. Nuestro compromiso con la excelencia en el servicio también se reafirmó, ya que Aeroméxico fue galardonada con el reconocimiento de APEX como Mejor Aerolínea Global en Norteamérica. Nuestro desempeño financiero también nos coloca como líderes en la industria y, en este trimestre, alcanzamos resultados récord, incluyendo la UAFIDAR ajustada más alta en la historia de la Compañía. Estos logros reflejan la ejecución disciplinada en toda la empresa y el compromiso inquebrantable, profesionalismo y trabajo en equipo de nuestra gente, quienes continúan impulsando el desempeño y liderazgo de Aeroméxico.”

### **PRINCIPALES RESULTADOS OPERATIVOS Y FINANCIEROS DEL 4T25**

- La **capacidad** de Aeroméxico, medida en asientos-milla disponibles (ASMs), disminuyó 1.8% año contra año en el 4T25.
- Los **ingresos totales** del 4T25 de Aeroméxico alcanzaron \$1.4 mil millones, un incremento de 0.2% comparado con el mismo periodo de 2024. Excluyendo las partidas extraordinarias, no recurrentes de 2024<sup>(1)</sup>, los ingresos totales crecieron 3.4% año contra año.
- La **participación en la utilidad de asociadas** registró un beneficio de \$71.1 millones, derivado del ingreso extraordinario generado por la venta de la participación de 50% de la compañía en el MRO (la transacción de TechOps), una empresa conjunta propiedad de Aeroméxico y Delta, dedicada a proporcionar servicios de mantenimiento y reparación de aeronaves.

- La **UAFIDAR ajustada**<sup>(3)</sup> totalizó \$501.6 millones, con un margen de 34.9%, representando la mayor UAFIDAR y el mayor margen de UAFIDAR registrados en la historia de la Compañía. Excluyendo la transacción de TechOps, así como gastos administrativos no capitalizables relacionados con nuestra Oferta Pública Inicial (OPI)<sup>(2)</sup>, la UAFIDAR ajustada<sup>(3)</sup> ascendió a \$434.9 millones, con margen de 30.2%.
- El **resultado de operación** del cuarto trimestre de 2025 totalizó \$303.1 millones, con un margen de 21.1%, lo que representa el mejor resultado de operación para un cuarto trimestre registrado a la fecha. Excluyendo la transacción de TechOps y los gastos relacionados con la OPI<sup>(2)</sup>, el resultado de operación totalizó \$236.4 millones, con margen de 16.4%.
- El **costo por ASM excluyendo combustible (CASM-Ex)** fue de 10.4¢, lo cual representa un incremento de 5.9% respecto al mismo trimestre de 2024.

## PRINCIPALES RESULTADOS OPERATIVOS Y FINANCIEROS DEL 2025

- La **capacidad** de Aeroméxico, medida en asientos-milla disponibles (ASMs), aumentó 0.5% año contra año.
- Los **ingresos totales** de todo el año 2025 alcanzaron \$5.4 mil millones, una disminución de 4.6% comparado con 2024. Excluyendo partidas extraordinarias, no recurrentes de 2024<sup>(1)</sup>, los ingresos totales disminuyeron 1.9% año contra año.
- La **UAFIDAR ajustada**<sup>(3)</sup> totalizó \$1.7 mil millones, con un margen de 31.2%. Este margen representa el nivel más alto registrado en la historia de la Compañía. Excluyendo la transacción de TechOps y los gastos asociados a la OPI<sup>(2)</sup>, la UAFIDAR ajustada<sup>(3)</sup> fue de \$1.6 mil millones, con margen de 30.0%.
- El **resultado de operación** del año completo 2025 totalizó \$928.1 millones, con un margen de 17.3%, marcando el segundo mejor nivel anual de resultado operativo registrado. Excluyendo la transacción de TechOps y los gastos asociados a la OPI<sup>(2)</sup>, el resultado de operación totalizó \$861.4 millones, con margen de 16.1%.
- El **costo por ASM excluyendo combustible (CASM-Ex)** fue de 9.3¢, un incremento de 1.7% comparado con el año anterior.
- La **razón de deuda neta ajustada total a UAFIDAR**<sup>(3)</sup> cerró el año en 1.8x.

## PERSPECTIVAS 1T 2026 y AÑO COMPLETO 2026

Indicador	1T26 Perspectiva	2026 Perspectiva
Capacidad total (ASMs)	~ -1.7% a -1.2%	~ 3.0% a 5.0%
Ingresos totales (millones)	~ 1.30 mil a 1.33 mil	~ 5.77 mil a 5.88 mil
Ingresos totales año contra año	~ 10.0% a 12.0%	~ 7.5% a 9.5%
Margen UAFIDAR	~ 26.0% a 28.0%	~ 28.5% a 30.5%
Margen operativo	~ 11.0% a 13.0%	~ 15.0% a 17.0%
Apalancamiento Neto	-	~ 1.6x

## PRINCIPALES INDICADORES OPERATIVOS Y FINANCIEROS DEL 4T25

Principales Indicadores Financieros	Tres meses terminados el 31 de diciembre				
	4T25	4T25 (Normalizado) <sup>(4)</sup>	4T24	4T24 (Normalizado) <sup>(4)</sup>	Var. % <sup>(5)</sup>
Ingresos	1,438	1,438	1,435	1,391	3.4%
UAFIDAR ajustada <sup>(3)</sup>	502	435	446	402	8.3%
Margen UAFIDAR ajustada <sup>(3)</sup> (% de Ingresos)	35%	30%	31%	29%	1.4 p.p.
Utilidad de operación (pérdida)	303	236	257	212	11.6%
Margen de operación (% de Ingresos)	21%	16%	18%	15%	1.2 p.p.
Principales Indicadores Operativos	4T25	4T25 (Normalizado) <sup>(4)</sup>	4T24	4T24 (Normalizado) <sup>(4)</sup>	Var. % <sup>(5)</sup>
ASMs totales (millones)	8,751	-	8,911	-	-
Pasajeros (miles)	6,168	-	6,247	-	-
Ingreso total / ASM (centavos de USD)	16.4	16.4	16.1	15.6	5.3%
Costo total / ASM (centavos de USD)	13.6	13.6	13.0	13.0	4.9%
Costo total excl. combustible / ASM (centavos de USD)	10.4	10.4	9.9	9.9	5.4%
Tipo de Cambio*	4T25	4T25 (Normalizado) <sup>(4)</sup>	4T24	4T24 (Normalizado) <sup>(4)</sup>	Var. %
Promedio	18.33	-	20.03	-	-8.5%

Principales Indicadores Financieros	Doce meses terminados el 31 de diciembre				
	2025	2025 (Normalizado) <sup>(4)</sup>	2024	2024 (Normalizado) <sup>(4)</sup>	Var. % <sup>(5)</sup>
Ingresos	5,361	5,361	5,620	5,467	-1.9%
UAFIDAR ajustada <sup>(3)</sup>	1,672	1,606	1,738	1,578	1.8%
Margen UAFIDAR ajustada <sup>(3)</sup> (% de Ingresos)	31%	30%	31%	29%	1.1 p.p.
Utilidad de operación (pérdida)	928	861	1,067	901	-4.4%
Margen de operación (% de Ingresos)	17%	16%	19%	16%	-0.4 p.p.
Principales Indicadores Operativos	2025	2025 (Normalizado) <sup>(4)</sup>	2024	2024 (Normalizado) <sup>(4)</sup>	Var. % <sup>(5)</sup>
ASMs totales (millones)	35,804	-	35,642	-	-
Pasajeros (miles)	24,587	-	25,338	-	-
Ingreso total / ASM (centavos de USD)	15.0	15.0	15.8	15.3	-2.4%
Costo total / ASM (centavos de USD)	12.5	12.5	12.7	12.7	-1.2%
Costo total excl. combustible / ASM (centavos de USD)	9.3	9.3	9.2	9.2	1.5%
Tipo de Cambio*	2025	2025 (Normalizado) <sup>(4)</sup>	2024	2024 (Normalizado) <sup>(4)</sup>	Var. %
Promedio	19.26	-	18.27	-	5.5%

Las cifras pueden no sumar al total debido al redondeo.

\*Fuente: La Compañía con información de Banxico.

**ESTADO DE RESULTADOS**

**Ingresos 4T 2025**

El **ingreso total** del cuarto trimestre de 2025 fue de \$1.4 mil millones, lo que representa un incremento de 0.2% año contra año. Excluyendo las partidas extraordinarias, no recurrentes de 2024<sup>(1)</sup>, el ingreso total creció 3.4% año contra año. La tendencia de recuperación en la demanda, que se aceleró durante la segunda mitad de 2025, se materializó plenamente durante el trimestre, apoyada en sólidos factores de ocupación y disciplina operativa sostenida. Las partidas extraordinarias, no recurrentes de 2024<sup>(1)</sup> incluyeron beneficios únicos provenientes de compensaciones recibidas por parte de Boeing relacionadas con la puesta en tierra de equipos 737 MAX, así como ingresos estimados por boletos vencidos tras la extensión de políticas de vigencia implementadas en iniciativas previas de flexibilidad comercial.

El **ingreso por ASM (“IASM”)** fue de 16.4¢, lo que representa un incremento de 2.0% en comparación con el 4T24. Excluyendo los elementos extraordinarios, no recurrentes de 2024<sup>(1)</sup>, el IASM aumentó 5.3% año contra año, reflejando un mejor desempeño en diversos segmentos de demanda y la apreciación del peso mexicano. La trayectoria positiva del IASM también refleja la mejora en nuestra mezcla de ingresos premium<sup>(6)</sup>, que alcanzó 41.9% de los ingresos relacionados con pasajeros, comparado con 40.4% en el 4T24.

**Ingresos 2025**

El **ingreso total** del año 2025 fue de \$5.4 mil millones, lo que representa una disminución de 4.6% año contra año. La caída refleja principalmente la menor demanda de pasajeros observada durante la primera mitad de 2025 en ciertos mercados fronterizos entre Estados Unidos y México; la depreciación del peso mexicano; y las partidas extraordinarias, no recurrentes de 2024<sup>(1)</sup>. Excluyendo partidas extraordinarias, no recurrentes de 2024<sup>(1)</sup>, el ingreso total disminuyó 1.9% año contra año. El impacto de la incertidumbre económica y política en las rutas domésticas fronterizas y en el segmento transfronterizo México–Estados Unidos de Visitantes de Amigos y Familiares (VFR) durante la primera mitad del año fue parcialmente compensado por la tendencia de recuperación en ciertos mercados estadounidenses y mexicanos que comenzó en el tercer trimestre y se materializó durante el cuarto trimestre.

El **ingreso por asiento-milla disponible (IASM)** fue de 15.0¢, lo que representa una disminución de 5.0% en comparación con 2024. Excluyendo las partidas extraordinarias, no recurrentes de 2024<sup>(1)</sup>, el IASM disminuyó 2.4% año contra año.

Ingreso pasaje (millones de USD)	Tres meses terminados el 31 de diciembre			Doce meses terminados el 31 de diciembre		
	4T25	4T24	Var. %	2025	2024	Var. %
Doméstico	478	459	4.0%	1,664	1,893	(12.1)%
Internacional	713	683	4.4%	2,641	2,612	1.1%
Otros ingresos de pasajeros	112	168	(33.0)%	555	646	(14.0)%
<b>Total ingreso pasaje</b>	<b>1,303</b>	<b>1,310</b>	<b>(0.5)%</b>	<b>4,860</b>	<b>5,151</b>	<b>(5.6)%</b>

*Las cifras pueden no sumar al total debido al redondeo.*

**Gastos de Operación 4T 2025**

En el 4T25, el **gasto operativo total** —incluyendo combustible, mano de obra, mantenimiento, servicios a pasajeros y a aeronaves, arrendamientos de aeronaves, depreciación y amortización— alcanzó \$1.1 mil millones, lo que refleja una disminución de 3.7% en comparación con el mismo periodo de 2024. Excluyendo la transacción de TechOps y los gastos asociados a la OPI<sup>(2)</sup>, los gastos operativos fueron 1.9% mayores a los del 4T24. Este incremento se debió principalmente al impacto de la apreciación del peso mexicano en los gastos denominados en pesos; a mayores gastos en sueldos, salarios y prestaciones tras la renegociación

de todos los Contratos Colectivos de Trabajo (CCT) en 2024; al aumento en los costos de depreciación y amortización derivado de la expansión de la flota; y a los gastos relacionados con la OPI<sup>(2)</sup>. Estas presiones de costo fueron parcialmente compensadas por menores gastos de venta y administración.

El **costo de combustible por litro** aumentó 4.0% en comparación con el 4T24, promediando 66¢ por litro en el 4T25 frente a 63¢ por litro en el 4T24. El **consumo de combustible** disminuyó 2.7% año contra año, mientras que el **consumo de combustible por ASM** disminuyó 0.9%, principalmente debido a una mezcla de flota más eficiente.

El **costo por ASM excluyendo combustible (CASM-Ex)** fue de 10.4¢ en el 4T25, un aumento de 5.9% respecto al 4T24. Excluyendo los elementos extraordinarios y no recurrentes de 2024<sup>(1,2)</sup>, el CASM-Ex aumentó 5.4% en comparación con el 4T24.

La **participación en la utilidad de asociadas** aumentó \$73.4 millones en el 4T25 frente al 4T24. Este incremento refleja principalmente los \$71.1 millones de ingreso extraordinario generado por la venta de TechOps.

## Gastos de Operación 2025

En 2025, el **gasto operativo total** —incluyendo combustible, mano de obra, mantenimiento, servicios al pasajero y a la aeronave, arrendamientos de aeronaves, y depreciación y amortización— ascendió a \$4.4 mil millones, lo que representa una disminución de 2.7% en comparación con 2024. Excluyendo la venta de TechOps y los gastos relacionados con la OPI<sup>(2)</sup>, el gasto operativo total disminuyó 1.5% comparado con 2024. Esta reducción se debió principalmente a menores gastos de combustible, a iniciativas continuas de eficiencia en costos y a eficiencias operativas asociadas con la introducción de aeronaves adicionales Boeing 737 MAX. Los gastos operativos también se vieron favorecidos por la depreciación del peso mexicano durante la primera mitad del año, lo cual redujo los costos denominados en pesos. Estos beneficios fueron parcialmente compensados por mayores costos de depreciación y amortización derivados del crecimiento de la flota; un aumento en los gastos operativos directos —particularmente sueldos, salarios y prestaciones— tras la renegociación de todos los contratos colectivos de trabajo en 2024; los gastos relacionados con la OPI<sup>(2)</sup>; y la apreciación del peso mexicano durante la segunda mitad del año, que incrementó los gastos denominados en pesos.

El **costo de combustible por litro** disminuyó 7.6% en comparación con 2024, promediando 65¢ por litro en 2025 frente a 71¢ por litro en 2024. El **consumo de combustible** disminuyó 0.4% año contra año, mientras que el **consumo de combustible por ASM** disminuyó 0.9%, principalmente debido a una mezcla de flota más eficiente.

El **costo por ASM excluyendo combustible (CASM-Ex)** fue de 9.3¢ en 2025, un aumento de 1.7% en comparación con 2024. Excluyendo los elementos extraordinarios y no recurrentes<sup>(1,2)</sup>, el CASM-Ex aumentó 1.5% año contra año.

## UAFIDAR Ajustada<sup>(3)</sup> y Utilidad de Operación 4T 2025

La **UAFIDAR ajustada<sup>(3)</sup>** reportada en el cuarto trimestre fue \$501.6 millones, con un margen de 34.9%, lo que representa la UAFIDAR y el margen UAFIDAR más altos registrados en la historia de la Compañía. Excluyendo el beneficio de la transacción de TechOps y los gastos relacionados con la OPI<sup>(2)</sup>, la UAFIDAR ajustada<sup>(3)</sup> en el 4T25 fue de \$434.9 millones. Esto representa un incremento de \$33.4 millones año contra año, en comparación con la UAFIDAR ajustada<sup>(3)</sup> del 4T24 (excluyendo partidas extraordinarias, no recurrentes de 2024<sup>(1)</sup>) de \$401.5 millones.

La **Utilidad de Operación** en el cuarto trimestre totalizó \$303.1 millones, con un margen de 21.1%, marcando el mejor desempeño de utilidad operativa para un cuarto trimestre registrado. Excluyendo el impacto de la transacción de TechOps y los gastos de la OPI<sup>(2)</sup>, la Utilidad de Operación en el 4T25 se ubicó en \$236.4 millones. Esto se compara con una Utilidad de Operación Ajustada de \$211.7 millones en el 4T24 —excluyendo partidas extraordinarias, no recurrentes de 2024<sup>(1)</sup>— lo que refleja un incremento de \$24.7 millones año contra año.

### UAFIDAR Ajustada<sup>(3)</sup> y Utilidad de Operación 2025

La **UAFIDAR ajustada**<sup>(3)</sup> registrada en 2025 fue \$1.7 mil millones, con un margen de 31.2%. Esto representa el nivel más alto registrado en la historia de la Compañía. Excluyendo el impacto de la transacción de TechOps y los gastos de la OPI<sup>(2)</sup>, la UAFIDAR<sup>(3)</sup> en 2025 totalizó \$1.61 mil millones, lo que representa un incremento de \$28.0 millones año contra año en comparación con la UAFIDAR ajustada<sup>(3)</sup> de 2024, excluyendo partidas extraordinarias, no recurrentes de 2024<sup>(1)</sup> de \$1.58 mil millones.

La **Utilidad de Operación** en el año totalizó \$928.1 millones, con un margen de 17.3%. Este resultado representa el segundo nivel más alto registrado por la Compañía. Excluyendo el beneficio de la transacción de TechOps y los gastos de la OPI<sup>(2)</sup>, la Utilidad de Operación en 2025 alcanzó \$861.4 millones. En comparación con la Utilidad de Operación Ajustada de 2024 por \$900.7 millones —excluyendo partidas extraordinarias, no recurrentes de 2024<sup>(1)</sup>—refleja una disminución de \$39.3 millones año contra año.

### Costo Neto de Financiamiento 4T 2025

Los **costos netos de financiamiento** disminuyeron \$56.4 millones en comparación con el mismo periodo de 2024, derivado principalmente del resultado cambiario neto. Una pérdida de \$46.0 millones en el 4T24 se revirtió a una ganancia cambiaria neta de \$0.6 millones en el 4T25, lo cual representa un efecto favorable de \$46.6 millones. Adicionalmente al resultado cambiario neto, menores gastos por intereses sobre pasivos financieros contribuyeron a la reducción de los costos netos de financiamiento.

### Costo Neto de Financiamiento 2025

Los **costos netos de financiamiento** aumentaron \$144.6 millones en comparación con 2024, debido principalmente al efecto cambiario. Una ganancia cambiaria de \$45.8 millones en 2024 se revirtió a una pérdida de \$22.4 millones en 2025, lo que representa un efecto adverso de \$68.2 millones. Factores adicionales que contribuyeron al incremento en los costos de financiamiento respecto a 2024 incluyen los intereses por arrendamientos relacionados con la expansión de la flota, mayores costos financieros asociados con los Senior Secured Notes con vencimiento en 2029 y 2031 emitidos el año pasado, y menores ingresos por intereses tras las distribuciones de efectivo a los accionistas.

### Utilidad Neta 4T 2025

La **utilidad neta** en el 4T25 totalizó \$165.1 millones con margen de 11.5%.

### Utilidad Neta 2025

La **utilidad neta** en 2025 totalizó \$351.9 millones con margen de 6.6%.

### Comentarios al Estado de Situación Financiera y Flujo de Efectivo

Al 31 de diciembre de 2025, Aeroméxico reportó **efectivo y equivalentes de efectivo** por \$1.0 mil millones. Incluyendo la línea de crédito revolvente de \$200.0 millones asegurada en el 3T24, la liquidez total alcanzó \$1.2 mil millones. Esto representa una razón de liquidez a los ingresos de los últimos doce meses de 22.8%.

Durante 2025, Aeroméxico generó \$913.1 millones en flujo neto de efectivo proveniente de actividades de operación, lo cual permitió a la Compañía continuar con sus programas de inversión y reducción de apalancamiento.

Durante el cuarto trimestre, la Compañía amortizó \$63.5 millones de deuda financiera, llevando la amortización total de deuda a \$156.2 millones en el año 2025.

El 9 de octubre de 2025, los Accionistas de la Compañía aprobaron llevar a cabo un reembolso de capital, sin cancelación de acciones, equivalente a un monto de \$0.15 por acción, para una distribución total de \$203.9 millones. Al 31 de diciembre de 2025, la Compañía había completado reembolsos de capital por un monto acumulado de \$1.3 mil millones desde diciembre de 2023.

## FLOTA 4T 2025

Durante el 4T25, Grupo Aeroméxico recibió un equipo Boeing 737 MAX-8 y dos equipos Boeing 737 MAX-9.

Al 31 de diciembre de 2025, la flota operativa de Grupo Aeroméxico estaba compuesta por 165 aeronaves, con una edad promedio de 8.6 años.

## FLOTA OPERATIVA

Flota	1T25	2T25	3T25	4T25
<b>B-737-800</b>	34	34	34	34
<b>B-737 MAX 8</b>	42	42	44	45
<b>B-737 MAX 9</b>	24	26	28	30
<b>B-787</b>	22	22	22	22
<b>Aeroméxico</b>	<b>122</b>	<b>124</b>	<b>128</b>	<b>131</b>
<b>E-190</b>	34	34	34	34
<b>Aeroméxico Connect</b>	<b>34</b>	<b>34</b>	<b>34</b>	<b>34</b>
<b>Grupo Aeroméxico</b>	<b>156</b>	<b>158</b>	<b>162</b>	<b>165</b>

Pies de página:

- (1) Por el periodo de tres meses terminado el 31 de diciembre de 2024, reconocimos efectos extraordinarios favorables por \$45.2 millones dentro del resultado de operación y por \$44.5 millones dentro del EBITDAR Ajustado, los cuales comprenden: (i) compensaciones recibidas de Boeing por daños financieros relacionados con la puesta en tierra de equipos Boeing 737 MAX, y (ii) una estimación de ingresos por expiración (“breakage”) de boletos no utilizados derivada de la extensión de las reglas de vigencia de boletos implementadas en años anteriores bajo iniciativas de flexibilidad comercial, registradas en 2024. Por el ejercicio completo 2024, reconocimos efectos extraordinarios favorables por \$165.8 millones dentro del resultado de operación y por \$160.3 millones dentro del EBITDAR Ajustado, que comprenden: (i) compensaciones recibidas de Boeing por daños financieros relacionados con la inmovilización del Boeing 737 MAX, y (ii) una estimación de ingresos por expiración (“breakage”) de boletos no utilizados derivada de la extensión de las reglas de vigencia de boletos implementadas en años anteriores bajo iniciativas de flexibilidad comercial.
- (2) Por el periodo de tres meses y por el ejercicio completo terminados el 31 de diciembre de 2025, reconocimos ingresos extraordinarios por \$71.1 millones derivados de la venta de la participación accionaria del 50% del Grupo en MRO (TechOps), una empresa conjunta (joint venture) propiedad en partes iguales de Aeroméxico y Delta, dedicada a la prestación de servicios de mantenimiento y reparación de aeronaves; así como gastos administrativos no capitalizados por \$4.3 millones relacionados con nuestra Oferta Pública Inicial (IPO, por sus siglas en inglés).
- (3) La UAFIDAR Ajustada, la Deuda Neta Ajustada total a UAFIDAR y el Margen de UAFIDAR Ajustado constituyen medidas financieras no IFRS y presentan limitaciones como herramientas de análisis; por lo tanto, no deben considerarse de manera aislada ni como sustituto del análisis de los resultados de la Compañía conforme a las Normas Internacionales de Información Financiera (IFRS). Véase el Anexo A para la definición de las medidas no IFRS de Aeroméxico y su conciliación con la medida IFRS más comparable.
- (4) Las métricas “Normalizadas” presentadas en esta columna excluyen partidas extraordinarias, no recurrentes correspondientes a 2024 y 2025 (véanse notas al pie 1 y 2).
- (5) Las variaciones se calculan comparando los resultados Normalizados del 4T24 con los resultados Normalizados del 4T25, y los resultados de los doce meses de 2024 con los de los doce meses de 2025, según corresponda.
- (6) La mezcla de 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.

### INFORMACIÓN LLAMADA DE RESULTADOS 4T 2025

<b>Fecha</b>	Martes, 17 de febrero de 2026
<b>Hora</b>	07:00 a.m. Hora Central (CDMX) / 08:00 a.m. Hora Este (NY)
<b>Liga Webcast</b>	<a href="https://edge.media-server.com/mmc/p/38azfj59">https://edge.media-server.com/mmc/p/38azfj59</a>
<b>Audio para participantes*</b>	<a href="https://register-conf.media-server.com/register/B17b40694b1501455cbefc19bf4dbe2770">https://register-conf.media-server.com/register/B17b40694b1501455cbefc19bf4dbe2770</a>

*\*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 20 años y ofrece conectividad en más de 170 países, a través de las 19 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](http://www.aeromexico.com)

[www.skyteam.com](http://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; 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 en “Factores de Riesgo” del prospecto final de la Compañía con fecha 5 de noviembre de 2025 relativo a su oferta pública inicial y otros documentos presentados o entregados a la SEC ocasionalmente.

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.

**Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias**  
**Estados consolidados de resultados y otros resultados integrales (No auditados)**

	Tres meses terminados el 31 de diciembre (USD Millones)			Doce meses terminados el 31 de diciembre (USD Millones)		
	<u>2025</u>	<u>2024</u>	<u>Var. %</u>	<u>2025</u>	<u>2024</u>	<u>Var. %</u>
<b>Ingresos de operación:</b>						
Pasajeros	1,303	1,310	-0.5%	4,860	5,151	-5.6%
Carga	82	82	0.1%	312	296	5.5%
Otros	52	43	22.0%	188	173	8.6%
<b>Total de ingresos</b>	<b>1,438</b>	<b>1,435</b>	<b>0.2%</b>	<b>5,361</b>	<b>5,620</b>	<b>-4.6%</b>
<b>Gastos de operación:</b>						
Combustible	280	276	1.2%	1,138	1,237	-8.0%
Fuerza de trabajo	319	286	11.9%	1,148	1,084	5.9%
Mantenimiento	64	73	-12.2%	231	258	-10.3%
Servicios de tráfico y escala	164	152	7.8%	615	591	3.9%
Servicio a pasajeros	39	35	11.8%	151	141	7.0%
Comisiones a agencias	27	32	-13.7%	97	122	-20.6%
Venta y administración general	101	112	-9.7%	359	406	-11.6%
Renta de equipo de vuelo	5	5	5.7%	18	16	9.1%
Depreciación y amortización	193	184	4.9%	730	655	11.5%
Deterioro (reversión)	—	—	NA	(4)	—	NA
Otros (ingresos) y gastos netos	14	22	-37.0%	27	49	-45.2%
Participación en (utilidades) / pérdidas en asociadas y negocios conjuntos	(72)	1	NA	(77)	(6)	NA
<b>Total gastos de operación</b>	<b>1,135</b>	<b>1,178</b>	<b>-3.7%</b>	<b>4,432</b>	<b>4,553</b>	<b>-2.7%</b>
Utilidad de operación	<b>303</b>	<b>257</b>	<b>18.0%</b>	<b>928</b>	<b>1,067</b>	<b>-13.0%</b>
<b>Ingresos financieros (gastos):</b>						
Ingresos (gastos) financieros netos	123	179	-31.5%	514	370	39.1%
<b>Utilidad antes de impuestos a la utilidad</b>	<b>180</b>	<b>78</b>	<b>131.8%</b>	<b>414</b>	<b>697</b>	<b>-40.6%</b>
Impuesto a la utilidad	15	2	517.5%	62	80	-22.1%
<b>Utilidad neta</b>	<b>165</b>	<b>75</b>	<b>119.0%</b>	<b>352</b>	<b>617</b>	<b>-43.0%</b>

**La Compañía ha utilizado su moneda funcional -dólares estadounidenses- como la moneda de presentación para estos estados financieros consolidados.**

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

**(USD Millones)**

**Diciembre 31, 2025**

**Diciembre 31, 2024**

**Activo**

**Activo circulante:**

Efectivo y equivalentes de efectivo	1,024	842
Cuentas por cobrar	700	591
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	3	3
Pagos anticipados y depósitos	78	70
Inventarios	174	140
<b>Total active circulante</b>	<b>1,980</b>	<b>1,647</b>

**Activo no circulante:**

Activo Fijo y Derechos de Uso, Neto	3,674	3,207
Otros	1,539	1,530
<b>Total activo no circulante</b>	<b>5,213</b>	<b>4,737</b>
<b>Total Activo</b>	<b>7,193</b>	<b>6,384</b>

**Pasivo**

**Corto Plazo:**

Préstamos incluyendo arrendamientos	451	448
Otros	2,645	2,745
<b>Total Corto Plazo</b>	<b>3,096</b>	<b>3,193</b>

**Largo Plazo:**

Préstamos incluyendo arrendamientos	3,604	3,253
Otros	1,085	838
<b>Total Largo Plazo</b>	<b>4,689</b>	<b>4,090</b>
<b>Total Pasivo</b>	<b>7,785</b>	<b>7,283</b>

**Capital Contable**

<b>Capital Contable</b>	<b>(592)</b>	<b>(900)</b>
<b>Total Pasivo y Capital</b>	<b>7,193</b>	<b>6,384</b>

**La Compañía ha utilizado su moneda funcional -dólares estadounidenses- como la moneda de presentación para estos estados financieros consolidados.**

**Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias**  
**Estados Consolidados de flujos de efectivo (No auditados)**

Doce meses terminados el 31 de diciembre,

(USD Millones)

	<u>2025</u>	<u>2024</u>	<u>Var \$</u>
<b>Flujo operativo</b>	1,470	1,878	(408)
Activos y pasivos operativos	(154)	(194)	40
<b>Flujos de efectivo de (requeridos por) actividades de operación</b>	1,316	1,684	(368)
Impuesto a la utilidad pagado	(74)	(37)	(38)
Intereses pagados, neto	(328)	(280)	(48)
<b>Flujos netos de efectivo generados por (utilizados en) actividades de operación</b>	913	1,368	(454)
<b>Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión</b>	(270)	(489)	219
<b>Flujos netos de efectivo de (utilizados en) actividades de financiamiento</b>	(496)	(920)	424
Efectos por cambios en el valor del efectivo	36	(54)	90
<b>Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes de efectivo</b>	182	(96)	278
Efectivo y equivalentes de efectivo:			
Al inicio del periodo	842	938	(96)
Al final del periodo	1,024	842	182

**La Compañía ha utilizado su moneda funcional -dólares estadounidenses- como la moneda de presentación para estos estados financieros consolidados.**

## INDICADORES FINANCIEROS Y OPERATIVOS

Principales Indicadores Financieros	Tres meses terminados el 31 de diciembre			Doce meses terminados el 31 de diciembre		
	4T25	4T24	Var. %	2025	2024	Var. %
Ingresos totales	1,438	1,435	0.2%	5,361	5,620	(4.6)%
Ingreso pasaje	1,303	1,310	(0.5)%	4,860	5,151	(5.6)%
UAFIDAR <sup>(1)</sup>	502	446	12.5%	1,672	1,738	(3.8)%
Margen UAFIDAR <sup>(1)</sup> (% de Ingresos)	35%	31%	3.8 p.p.	31%	31%	0.3 p.p.
Utilidad de operación (pérdida)	303	257	18.0%	928	1,067	(13.0)%
Margen de operación (% de Ingresos)	21%	18%	3.2 p.p.	17%	19%	(1.7) p.p.
Utilidad neta (pérdida)	165	75	119.0%	352	617	(43.0)%
Margen de utilidad neta (pérdida) (% de Ingresos)	11%	5%	6.2 p.p.	7%	11%	(4.4) p.p.
Principales Indicadores Operativos	4T25	4T24	Var. %	2025	2024	Var. %
ASMs totales (millones)	8,751	8,911	(1.8)%	35,804	35,642	0.5%
RPMs totales (millones)	7,632	7,617	0.2%	30,751	30,853	(0.3)%
Factor de ocupación (itinerario %)	87.2%	85.5%	1.7 p.p.	85.9%	86.6%	(0.7) p.p.
Pasajeros (miles)	6,168	6,247	(1.3)%	24,587	25,338	(3.0)%
Puntualidad de salidas dentro de 15 minutos (%)	93.0%	89.4%	3.6 p.p.	92.0%	88.1%	4.0 p.p.
Litros de combustible (miles)	424,151	435,977	(2.7)%	1,743,449	1,750,940	(0.4)%
Rendimiento (centavos de USD) <sup>(2)</sup>	9.7	9.3	4.0%	8.7	9.1	(4.1)%
Ingreso total / ASM (centavos de USD)	16.4	16.1	2.0%	15.0	15.8	(5.0)%
Ingreso pasaje / ASM (centavos de USD) <sup>(2)</sup>	13.6	12.8	6.2%	12.0	12.6	(4.9)%
Costo total / ASM (centavos de USD)	13.6	13.0	5.2%	12.5	12.7	(1.1)%
Costo total excl. combustible / ASM (centavos de USD)	10.4	9.9	5.9%	9.3	9.2	1.7%
Otros Indicadores	4T25	4T24	Var. %	2025	2024	Var. %
Costo de combustible por litro (centavos de USD)	66	63	4.0%	65	71	(7.6)%
Tipo de cambio (cierre) <sup>(3)</sup>	17.97	20.27	(11.4%)	17.97	20.27	(11.4%)
Tipo de cambio (promedio) <sup>(3)</sup>	18.33	20.03	(8.5%)	19.26	18.27	5.5%

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.*

*Para obtener cifras “Normalizadas”, la Compañía incluye ajustes para reflejar otros conceptos extraordinarios y no recurrentes que también han impactado los resultados de operación durante los periodos en discusión. Para los tres meses terminados el 31 de diciembre de 2025, reconocimos un ingreso extraordinario de \$71.1 millones por la venta de TechOps y gastos administrativos no capitalizados de \$4.3 millones relacionados con nuestra Oferta Pública Inicial (OPI) registrados en 2025; y en los tres meses terminados el 31 de diciembre de 2024, reconocimos \$45.2 millones de efectos extraordinarios favorables dentro de la utilidad operativa y \$44.5 millones dentro del EBITDAR Ajustado, que comprenden (i) compensación de Boeing por daños financieros relacionados con la inmovilización del Boeing 737 MAX, y (ii) estimación de ruptura por boletos no utilizados resultante de la extensión de reglas de uso de boletos introducidas bajo iniciativas de flexibilidad comercial de años previos registradas en 2024. En 2025, reconocimos \$71.1 millones de ingreso extraordinario por la venta de TechOps y gastos administrativos no capitalizados de \$4.3 millones relacionados con nuestra OPI, y en 2024, reconocimos \$165.8 millones de efectos extraordinarios favorables dentro de la utilidad operativa y \$160.3 millones dentro del EBITDAR Ajustado, que comprenden (i) compensación de Boeing por daños financieros relacionados con la inmovilización del Boeing 737 MAX, y (ii) estimación de breakage por boletos no utilizados resultante de la extensión de reglas de uso de boletos introducidas bajo iniciativas de flexibilidad comercial de años previos.*

*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, e Ingresos, ajustados incrementalmente, para el ejercicio 2025, 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.*

Reconciliación ingreso total Normalizado	Tres meses terminados el 31 de diciembre			Doce meses terminados el 31 de diciembre		
	4T25	4T24	Var. %	2025	2024	Var. %
Total de ingresos	1,438	1,435	0.2%	5,361	5,620	(4.6)%
(-) Partidas extraordinarias no recurrentes <sup>(1)</sup>	-	44	NA	67	153	NA
Total de ingresos normalizados	1,438	1,391	3.4%	5,361	5,467	(1.9)%

Las cifras pueden no sumar al total debido al redondeo

- (1) Los efectos extraordinarios favorables, no recurrentes de 2024 comprenden (i) compensaciones recibidas de Boeing por daños financieros relacionados con la puesta en tierra de equipos Boeing 737 MAX, y (ii) una estimación de ingresos por expiración ("breakage") de boletos no utilizados derivada de la extensión de las reglas de vigencia de boletos implementadas en años anteriores bajo iniciativas de flexibilidad comercial.

Reconciliación UAFIDAR ajustada normalizada	Tres meses terminados el 31 de diciembre			Doce meses terminados el 31 de diciembre		
	4T25	4T24	Var. %	2025	2024	Var. %
Utilidad (pérdida) neta	165	75	119.1%	352	617	(43.0)%
(+) Impuesto a la utilidad (beneficio)	15	2	517.5%	62	80	(22.1)%
(+) Depreciación y amortización <sup>(1)</sup>	193	184	4.9%	730	655	11.5%
(+) Ingresos y gastos financieros	123	179	-31.5%	514	370	39.1%
(+) Deterioro (reversión)	-	-	NA	-4	0	NA
(+) Renta de equipo de vuelo <sup>(2)</sup>	5	5	5.9%	18	16	9.1%
<b>UAFIDAR ajustada<sup>(3)</sup></b>	<b>502</b>	<b>446</b>	<b>12.5%</b>	<b>1,672</b>	<b>1,738</b>	<b>(3.8)%</b>
(-) Partidas extraordinarias no recurrentes	67	45	NA	67	166	NA
<b>UAFIDAR ajustada normalizada<sup>(3)</sup></b>	<b>435</b>	<b>402</b>	<b>8.3%</b>	<b>1,606</b>	<b>1,578</b>	<b>1.8%</b>

Reconciliación utilidad de operación normalizada	Tres meses terminados el 31 de diciembre			Doce meses terminados el 31 de diciembre		
	4T25	4T24	Var. %	2025	2024	Var. %
<b>Utilidad de operación</b>	<b>303</b>	<b>257</b>	<b>18.0%</b>	<b>928</b>	<b>1,067</b>	<b>(13.0)%</b>
(-) Partidas extraordinarias no recurrentes	67	45	NA	67	166	NA
<b>Utilidad de operación normalizada<sup>(3)</sup></b>	<b>236</b>	<b>212</b>	<b>11.6%</b>	<b>861</b>	<b>901</b>	<b>(4.4)%</b>

Las cifras pueden no sumar al total debido al redondeo.

- (2) Gastos de depreciación y amortización según han sido reflejados en nuestra utilidad o pérdida.  
 (3) El arrendamiento de aeronaves se compone de arrendamientos de corto plazo de equipo de vuelo, incluyendo el periodo PBH.  
 (4) 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.

Reconciliación de Deuda Neta Ajustada	Diciembre 31, 2025	Diciembre 31, 2024
Total de préstamos, incluyendo arrendamientos	4,055	3,701
(-) Efectivo y equivalentes de efectivo	1,024	842
<b>= Deuda Neta Ajustada</b>	<b>3,031</b>	<b>2,859</b>

Las cifras pueden no sumar al total debido al redondeo.



Reconciliación del Índice de Endeudamiento Neto (Deuda Neta Ajustada / UAFIDAR últimos doce meses)	Diciembre 31, 2025	Diciembre 31, 2024
Deuda Neta Ajustada	3,031	2,859
UAFIDAR Ajustada de los últimos doce meses	1,672	1,738
<b>= Índice de Endeudamiento Neto</b>	<b>1.8x</b>	<b>1.6x</b>

*Las cifras pueden no sumar al total debido al redondeo.*