

Aeroméxico Reporta Resultados al Tercer Trimestre 2025

- *Ingresos totales \$1.4 mil millones*
- *Margen UAFIDAR ajustado 31%, segundo mejor 3T registrado*
- *Margen de operación 18%*
- *Se presentan las perspectivas 4T25 y año completo 2025*

Ciudad de México, 11 de noviembre de 2025 - Grupo Aeroméxico S.A.B. de C.V. (NYSE, BMV: AERO) (“Aeroméxico” o la “Compañía”) reportó sus resultados financieros no auditados al tercer trimestre de 2025 (3T25). 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: “En el tercer trimestre de 2025, una vez más obtuvimos resultados sobresalientes. Con los registros al mes de octubre, Aeroméxico mantuvo su posición como la aerolínea más puntual del mundo. Adicionalmente, por séptimo año consecutivo, nuestro servicio fue reconocido con el premio *Five Star Global Airline* de APEX. En términos financieros, este fue el segundo mejor tercer trimestre en nuestra historia, con un margen EBITDAR entre los más altos de la industria a nivel global. Actuamos con determinación para mantener una rentabilidad de clase mundial y excelencia operativa durante esta temporada alta. El compromiso inquebrantable, la disciplina y el profesionalismo de nuestro equipo continúan impulsando el sólido desempeño y liderazgo de Aeroméxico.”

PRINCIPALES RESULTADOS OPERATIVOS Y FINANCIEROS DEL 3T25

- La **capacidad** de Aeroméxico, medida en ASMs, presentó una disminución del 0.7% comparada con el mismo trimestre del año anterior.
- Los **ingresos totales** de Aeroméxico en el 3T25 se ubicaron en \$1.4 mil millones, una disminución de 4.4% comparada con el mismo periodo de 2024. Excluyendo los efectos de partidas extraordinarias no recurrentes registradas en 2024, **los ingresos totales se mantuvieron estables** en comparación con el mismo periodo del año anterior ⁽¹⁾.
- La **UAFIDAR** ajustada se ubicó en \$441.6 millones, con un margen de 31.0%. Estos resultados representan la segunda mejor UAFIDAR registrada en un tercer trimestre en la historia de la compañía.
- El **resultado de operación** del tercer trimestre fue de \$252.8 millones, con un margen de 17.7%, también marcando el segundo mejor desempeño operativo para un tercer trimestre.
- El **Costo por ASM excluyendo combustible (CASM-Ex)**, se ubicó en 9.5¢, un incremento de 6.1% respecto al mismo trimestre de 2024.
- La **razón de deuda neta ajustada a UAFIDAR** al final del trimestre fue de 1.9x.

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 Aeromexico y una reconciliación a las métricas IFRS más cercanas.

EVENTOS SUBSECUENTES

- El 6 de noviembre de 2025, Aeroméxico comenzó a cotizar en la Bolsa de Valores de Nueva York (NYSE) y en la Bolsa Mexicana de Valores (BMV), tras la exitosa conclusión de su doble listado en México y Estados Unidos.

PERSPECTIVAS 4T 2025 y AÑO COMPLETO 2025

Indicador	4T25 Perspectiva	2025 Perspectiva
Capacidad total (ASMs)	~ -3.0% a -1.5%	~ +0.2% a +0.5%
Ingresos totales año contra año	~ -2.0% a 0.0%	~ -5.5% a -4.5%
Ingresos totales año contra año (2024 normalizados) ⁽¹⁾	~ +1.0% a +3.0%	~ -3.0% a -2.0%
Margen UAFIDAR	~ 27.5% a 29.0%	~ 29.0% a 30.0%
Margen operativo	~ 14.0% a 15.5%	~ 15.0% a 16.0%

ENTORNO DE MERCADO

- Actividad Económica.** Durante el tercer trimestre del año, la economía mexicana mostró signos de desaceleración. El Indicador de Actividad Económica Global disminuyó 1.2% en julio 2025 respecto al mismo periodo del año anterior.
- Tipo de cambio.** En el tercer trimestre, el peso mexicano se mantuvo relativamente estable frente al dólar estadounidense. En promedio, el peso mexicano registró una apreciación de 1.0% año contra año, al pasar de un tipo de cambio promedio de \$18.87 pesos por dólar en el 3T24 a \$18.67 pesos por dólar en el 3T25. El tipo de cambio al cierre del 3T25 se apreció 6.4%, al ubicarse en \$18.38 pesos por dólar, comparado con \$19.63 pesos por dólar al cierre del 3T24.
- Precio del combustible.** En el 3T25, el costo del combustible por litro en dólares disminuyó 3.7%, al pasar de 68¢ por litro en promedio en el 3T24 a 66¢ por litro en el 3T25.
- Inflación.** La inflación anual a agosto de 2025 fue de 3.6%, 1.4 puntos porcentuales (p.p.) por debajo de la inflación anual de 5.0% en agosto de 2024, según Banxico.

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 Aeromexico y una reconciliación a las métricas IFRS más cercanas.

PRINCIPALES INDICADORES OPERATIVOS Y FINANCIEROS DEL 3T25

Principales Indicadores Financieros	Tres meses terminados el 30 de septiembre				
	3T25	3T24	3T24 (Normalizado) ¹	Var. %	Var. % (vs Normalizado) ¹
Ingresos	1,425	1,490	1,426	-4.4%	-0.1%
UAFIDAR ajustada ¹	442	500	435	-11.6%	1.4%
Margen UAFIDAR ajustada ¹ (% de Ingresos)	31%	34%	31%	(2.6) p.p.	0.5 p.p.
Utilidad de operación (pérdida)	253	332	266	-23.8%	-4.9%
Margen de operación (% de Ingresos)	18%	22%	19%	(4.5) p.p.	(0.9) p.p.
Principales Indicadores Operativos	3T25	3T24	3T24 (Normalizado) ¹	Var. %	Var. % (vs Normalizado) ¹
ASMs totales (millones)	9,277	9,344	-	-0.7%	-
Pasajeros (miles)	6,362	6,703	-	-5.1%	-
Ingreso total / ASM (centavos de USD)	15.4	15.9	15.3	-3.7%	0.6%
Costo total / ASM (centavos de USD)	12.7	12.3	12.3	3.2%	3.2%
Costo total excl. combustible / ASM (centavos de USD)	9.5	8.9	8.9	6.1%	6.1%

Principales Indicadores Financieros	Nueve meses terminados el 30 de septiembre				
	2025	2024	2024 (Normalizado) ¹	Var. %	Var. % (vs Normalizado) ¹
Ingresos	3,923	4,185	4,076	-6.3%	-3.8%
UAFIDAR ajustada ¹	1,171	1,292	1,176	-9.4%	-0.4%
Margen UAFIDAR ajustada ¹ (% de Ingresos)	30%	31%	29%	(1.0) p.p.	1.0 p.p.
Utilidad de operación (pérdida)	625	810	689	-22.8%	-9.3%
Margen de operación (% de Ingresos)	16%	19%	17%	(3.4) p.p.	(1.0) p.p.
Principales Indicadores Operativos	2025	2024	2024 (Normalizado) ¹	Var. %	Var. % (vs Normalizado) ¹
ASMs totales (millones)	27,054	26,731	-	1.2%	-
Pasajeros (miles)	18,419	19,091	-	-3.5%	-
Ingreso total / ASM (centavos de USD)	14.5	15.7	15.2	-7.4%	-4.9%
Costo total / ASM (centavos de USD)	12.2	12.6	12.6	-3.0%	-3.2%
Costo total excl. combustible / ASM (centavos de USD)	9.0	9.0	9.0	0.5%	0.3%

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 Aeromexico y una reconciliación a las métricas IFRS más cercanas.

ESTADO DE RESULTADOS

Ingresos 3T 2025

El **ingreso total** del tercer trimestre de 2025 alcanzó \$1.4 mil millones, lo que representa una disminución de 4.4% año contra año. Esta caída se debe principalmente al impacto de partidas extraordinarias no recurrentes¹ registradas en el tercer trimestre de 2024, así como a una menor demanda en ciertos mercados de EE. UU. y México. La incertidumbre económica y política afectó las rutas domésticas fronterizas y el segmento transfronterizo México–EE. UU. de Viajes para Visitar a Familiares y Amigos (VFR, por sus siglas en inglés). Excluyendo los efectos de partidas extraordinarias no recurrentes registradas en 2024, los ingresos totales se mantuvieron estables en comparación con el mismo periodo del año anterior. En el año anterior, los resultados incluyeron beneficios extraordinarios derivados de compensaciones recibidas por parte de Boeing relacionadas con la inmovilización de la flota de aeronaves 737 MAX, así como ingresos estimados por boletos caducos tras la extensión de políticas de validez implementadas bajo iniciativas previas de flexibilidad.

Los **ASMs totales** en el 3T25 disminuyeron 0.7% con relación al 3T24. Los ASMs internacionales crecieron 4.2%, mientras que los ASMs domésticos disminuyeron 11.3%. Los ASMs internacionales representaron el 71.6% de los ASMs totales de Aeroméxico, frente a 68.2% registrado en el 3T24.

El **factor de ocupación** en el 3T25 fue de 88.3%, lo que representa una disminución de 0.7 p.p. respecto al mismo periodo del año anterior. El factor de ocupación doméstico se incrementó 1.1% como consecuencia de la reducción de 11.3% en ASMs domésticos, mientras que el factor de ocupación internacional disminuyó 1.6%, como resultado de un incremento de 4.2% en la capacidad internacional.

El **ingreso total por ASM** (IASM) en dólares se situó en 15.4¢, una disminución del 3.7% respecto al 3T24. Excluyendo las partidas extraordinarias no recurrentes¹ registrados en el 3T24, el IASM aumentó 0.6% en comparación con el mismo periodo del año anterior, indicando un mejor desempeño en diversos segmentos de demanda.

Los **ingresos totales por pasaje** incluyendo ingresos complementarios, disminuyeron 5.5%, reflejando el impacto de partidas extraordinarias no recurrentes¹ registradas en el tercer trimestre de 2024, así como una menor demanda en ciertos mercados de EE. UU. y México. El ingreso correspondiente al segmento doméstico se ubicó en \$423.2 millones, una disminución de 11.5% comparada con el 3T24, mientras que el ingreso por pasaje internacional ascendió a \$710.6 millones, 0.5% por debajo del mismo trimestre del año anterior. Cabe señalar que esta debilidad en la demanda se presentó especialmente al inicio del trimestre; sin embargo, las tendencias mostraron una mejora progresiva hacia el cierre del periodo, impulsadas por un incremento en el nivel de reservaciones y señales de recuperación en los principales mercados.

Aeroméxico transportó **6 millones 362 mil pasajeros** en el 3T25, lo que representa una disminución de 5.1% respecto al 3T24. El tráfico internacional aumentó 2.9% año contra año, mientras que el número de pasajeros en rutas domésticas disminuyó 9.0% en el mismo periodo.

Los **ingresos por carga aérea** en el tercer trimestre ascendieron a \$77.7 millones, un incremento de 6.6% respecto al mismo periodo de 2024. Este resultado corresponde principalmente a una mayor demanda doméstica y al fortalecimiento de tarifas en mercados internacionales.

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.

Ingreso pasaje (millones de USD)	Tres meses terminados el 30 de septiembre			Nueve meses terminados el 30 de septiembre		
	3T25	3T24	Var. %	2025	2024	Var. %
Doméstico	423	478	(11.5)%	1,186	1,434	(17.3)%
Internacional	711	714	(0.5)%	1,928	1,929	-
Otros ingresos de pasajeros	165	181	(8.9)%	443	479	(7.4)%
Total ingreso pasaje	1,299	1,374	(5.5)%	3,557	3,841	(7.4)%

Las cifras pueden no sumar al total debido al redondeo.

Gastos de Operación 3T 2025

En el 3T25, los **gastos operativos totales** -incluyendo combustible, salarios, mantenimiento, servicios de aeronaves y pasajeros, arrendamientos, así como depreciación y amortización de aeronaves- sumaron \$1.2 mil millones, lo que representa un aumento de 2.5% en comparación con el mismo periodo de 2024. Este incremento se atribuye principalmente a la mayor depreciación y amortización asociadas con la expansión de la flota; al aumento en gastos operativos directos como sueldos, salarios y prestaciones tras la renegociación de los Contratos Colectivos de Trabajo (CCT) en 2024; y al efecto de la apreciación del peso sobre los gastos denominados en dicha moneda. Estos costos fueron parcialmente contrarrestados por una reducción en los precios del combustible y menores gastos de venta y administración.

El **costo por litro de combustible** presentó una reducción del 3.7% respecto al 3T24, al registrar 66¢ por litro en el 3T25 frente a 68¢ por litro en el 3T24. El **consumo de combustible** disminuyó 1.7% año contra año, mientras que el **consumo de combustible por ASM** se redujo en 1.0%, debido principalmente a la incorporación de flota más eficiente.

Otros costos operativos, tales como fuerza de trabajo, mantenimiento, servicios en aeropuertos, servicios a pasajeros, comisiones de agencias de viajes y gastos de venta y servicios administrativos, presentaron un incremento del 3.6% respecto al 3T24. Este aumento obedece principalmente al ajuste en sueldos, salarios y prestaciones derivado de la renegociación de los CCT; al mayor gasto en servicios de aeropuertos y atención a pasajeros por el crecimiento de las operaciones internacionales; y a otras presiones inflacionarias. Estos incrementos fueron parcialmente contrarrestados por mejoras en la eficiencia en el pago de comisiones y reducciones en gastos de venta y administración.

Los gastos por rentas, depreciación y amortización ascendieron a \$188.8 millones durante el 3T25, lo que representa un aumento de 12.3% respecto del año anterior. Este crecimiento se atribuye principalmente a (i) un mayor monto de depreciaciones derivado de la incorporación a la flota de dieciséis 737-MAX en los últimos 12 meses, y (ii) al incremento en amortizaciones asociado a las labores de mantenimiento realizadas en motores y fuselaje conforme a nuestro plan de mantenimiento.

El **costo por ASM excluyendo combustible (CASM-Ex)** se ubicó en 9.5¢ en el 3T25, lo que representa un incremento de 6.1% respecto al mismo periodo del año anterior. Este aumento obedece a mayores costos de propiedad derivados de la incorporación de nuevas aeronaves, incrementos en sueldos y salarios vinculados a la renegociación de nuestros CCT, la expansión en operaciones internacionales, la apreciación del peso mexicano y otras presiones inflacionarias.

UAFIDAR Ajustada y Utilidad de Operación 3T 2025

La **UAFIDAR ajustada** para el tercer trimestre ascendió a \$441.6 millones, con un margen de 31.0%. Excluyendo el impacto de partidas extraordinarias no recurrentes¹ registradas en el 3T24, la UAFIDAR Ajustada en 3T25 aumentó 1.4% respecto al año anterior. Estos resultados constituyen el segundo mejor desempeño histórico de la compañía en términos de UAFIDAR durante un tercer trimestre.

La **utilidad de operación** en el tercer trimestre se ubicó en \$252.8 millones, con un margen de 17.7%, también marcando el segundo mejor resultado de operación para un tercer trimestre.

Costo Neto de Financiamiento 3T 2025

Los **costos financieros netos** experimentaron un aumento de \$54.5 millones en comparación con el mismo periodo de 2024, derivado principalmente de movimientos cambiarios. El resultado cambiario neto pasó de una ganancia de \$14.4 millones en el 3T24 a una pérdida de \$11.3 millones en el 3T25, al registrar un incremento total de \$25.7 millones en costos. Otros factores que influyeron en el aumento de los costos financieros en comparación con el 3T24 incluyen intereses por derecho de uso de arrendamientos relacionados con la expansión de la flota, mayores costos financieros relacionados con la emisión el año pasado de las Notas Senior Garantizadas con vencimiento en 2029 y 2031, así como menores ingresos por intereses en inversiones.

Utilidad Neta 3T 2025

La **utilidad neta** en el 3T24 totalizó \$96.9 millones con un margen de 6.8%.

Comentarios al Estado de Situación Financiera y Flujo de Efectivo

Al 30 de septiembre de 2025, Aeroméxico reportó \$934.1 millones de **efectivo y equivalentes de efectivo**. Al considerar la línea de crédito revolvente sindicada por \$200.0 millones contratada en el 3T24, la Compañía alcanzó una liquidez total de \$1.1 mil millones, lo que representa el 21.2% de los ingresos totales reportados en los últimos 12 meses.

Durante los primeros nueve meses del año, la Compañía generó \$568.2 millones de flujo neto de efectivo proveniente de actividades de operación, lo que le permitió continuar con los programas de inversión y desendeudamiento.

En el tercer trimestre, la Compañía amortizó \$48.1 millones de deuda financiera.

Al cierre del 3T25, el **apalancamiento** de la Compañía, medido como deuda neta ajustada a UAFIDAR, se situó en 1.9 veces.

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 Aeromexico y una reconciliación a las métricas IFRS más cercanas.

FLOTA 3T 2025

Durante el 3T25, Grupo Aeroméxico recibió dos equipos Boeing 737 MAX-8 y dos equipos Boeing 737 MAX-9.

Al 30 de septiembre de 2025, la flota operativa de Grupo Aeroméxico estaba compuesta por 162 aeronaves, con una edad promedio de 8.5 años.

FLOTA OPERATIVA

Flota	4T24	1T25	2T25	3T25
B-737-800	34	34	34	34
B-737 MAX 8	37	42	42	44
B-737 MAX 9	21	24	26	28
B-787	22	22	22	22
Aeroméxico	114	122	124	128
E-190	34	34	34	34
Aeroméxico Connect	34	34	34	34
Grupo Aeroméxico	148	156	158	162

INFORMACIÓN LLAMADA DE RESULTADOS 3T 2025

Fecha Miércoles, 12 de noviembre de 2025

Hora 10:00 a.m. Hora Central (CDMX) / 11:00 a.m. Hora Este (NY)

Liga Webcast <https://edge.media-server.com/mmc/p/ewusf8an>

Audio para participantes* <https://registerconf.mediaserver.com/register/BI0f7e8e5a209149b780e0654dc227fca>

**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

www.skyteam.com

Declaración Prospectiva

Este comunicado de prensa contiene ciertas declaraciones prospectivas que reflejan las opiniones y/o expectativas actuales de la Compañía y su administración con respecto a su desempeño, negocios y eventos futuros. Utilizamos palabras como «creer», «anticipar», «planificar», «esperar», «pretender», «objetivo», «estimar», «proyectar», «predecir», «previsión», «directriz», «debería» y otras expresiones similares para identificar las declaraciones prospectivas, pero no son la única forma en que identificamos dichas declaraciones. Dichas declaraciones están sujetas a una serie de riesgos, incertidumbres y suposiciones. Le advertimos que una serie de factores importantes podrían hacer que los resultados reales difieran sustancialmente de los planes, objetivos, expectativas, estimaciones e intenciones expresados en este comunicado. La Compañía no tiene ninguna obligación y renuncia expresamente a cualquier intención u obligación de actualizar o revisar cualquier declaración prospectiva, ya sea como resultado de nueva información, eventos futuros o de otro tipo.

Grupo Aeroméxico S.A.B. de C.V. y Subsidiarias
Estados consolidados de resultados y otros resultados integrales

	Tres meses terminados el 30 de septiembre			Nueve meses terminados el 30 de septiembre		
	(USD Millones)			(USD Millones)		
	<u>2025</u>	<u>2024</u>	<u>Var %</u>	<u>2025</u>	<u>2024</u>	<u>Var %</u>
Ingresos de operación						
Pasajeros	1,299	1,374	-5.5%	3,557	3,841	-7.4%
Carga	78	73	6.6%	230	214	7.5%
Otros	48	43	11.9%	135	130	4.1%
Total de ingresos	1,425	1,490	-4.4%	3,923	4,185	-6.3%
Gastos de operación						
Combustible	298	314	-5.3%	858	960	-10.7%
Fuerza de trabajo	299	268	11.7%	829	799	3.8%
Mantenimiento	64	68	-5.9%	167	185	-9.6%
Servicios de tráfico y escala	166	157	6.2%	451	439	2.7%
Servicio a pasajeros	48	44	8.0%	112	106	5.5%
Comisiones a agencias	26	32	-18.4%	70	91	-23.1%
Venta y administración general	86	97	-10.8%	258	294	-12.3%
Renta de equipo de vuelo	5	3	39.4%	13	11	-1.2%
Depreciación y amortización	184	165	11.8%	537	471	14.0%
Deterioro (reversión)	-	-	NA	(4)	-	NA
Otros (ingresos) y gastos netos	(2)	17	-109.6%	13	27	-52.0%
Participación en (utilidades) / pérdida en asociadas y negocios conjuntos	(2)	(6)	-64.2%	(5)	(7)	-29.8%
Total gastos de operación	1,172	1,158	1.2%	3,297	3,375	-2.3%
Utilidad de operación	253	332	-23.8%	625	810	-22.8%
Ingresos financieros (gastos):						
Ingresos (gastos) financieros netos	(132)	(77)	70.6%	(391)	(190)	105.6%
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	121	255	-52.4%	234	619	-62.3%
Impuesto a la utilidad	24	44	-44.7%	47	62	-24.6%
Utilidad neta	97	211	-54.0%	187	557	-66.5%

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

	(USD Millones)	
	<u>Septiembre 30, 2025</u>	<u>Diciembre 31, 2024</u>
Activo		
Activo circulante		
Efectivo y equivalentes de efectivo	934	842
Cuentas por cobrar	710	591
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	3	3
Pagos anticipados y depósitos	81	70
Inventarios	165	140
Total activo circulante	1,893	1,647
Activo no circulante		
Activo Fijo y Derechos de Uso, Neto	3,512	3,207
Otros	1,524	1,530
Total activo no circulante	5,036	4,737
Total Activo	6,929	6,384
Pasivo		
Corto Plazo		
Préstamos incluyendo arrendamientos	492	448
Otros	2,605	2,745
Total Corto Plazo	3,097	3,193
Largo plazo:		
Préstamos incluyendo arrendamientos	3,499	3,253
Otros	1,039	838
Total Largo Plazo	4,538	4,090
Total Pasivo	7,635	7,283
Capital Contable	(706)	(900)
Total Pasivo y Capital	6,929	6,384

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

	Nueve meses terminados el 30 de septiembre		
	(USD Millones)		
	<u>2025</u>	<u>2024</u>	<u>Var \$</u>
Flujo operativo	1,051	1,412	(361)
Activos y pasivos operativos	(205)	(142)	(63)
Flujos de efectivo de (requeridos por) actividades de operación	846	1,270	(424)
Impuesto a la utilidad pagado	(59)	(41)	(18)
Intereses pagados, neto	(219)	(192)	(27)
Flujos netos de efectivo generados por (utilizados en) actividades de operación	568	1,036	(468)
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión	(209)	(382)	173
Flujos netos de efectivo de (utilizados en) actividades de financiamiento	(297)	(844)	547
Efectos por cambios en el valor del efectivo	30	(36)	66
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes de efectivo	92	(225)	317
Efectivo y equivalentes de efectivo			
Al inicio del periodo	842	938	(96)
Al final del periodo	934	712	222

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 30 de septiembre			Nueve meses terminados el 30 de septiembre		
	3T25	3T24	Var. %	2025	2024	Var. %
Ingresos totales	1,425	1,490	(4.4)%	3,923	4,185	(6.3)%
UAFIDAR ¹	442	500	(11.6)%	1,171	1,292	(9.4)%
Margen UAFIDAR ¹ (% de Ingresos)	31%	34%	(2.6) p.p.	30%	31%	(1.0) p.p.
Utilidad de operación (pérdida)	253	332	(23.8)%	625	810	(22.8)%
Margen de operación (% de Ingresos)	18%	22%	(4.5) p.p.	16%	19%	(3.4) p.p.
Utilidad neta (pérdida)	97	211	(54.0)%	187	557	(66.5)%
Margen de utilidad neta (pérdida) (% de Ingresos)	7%	14%	(7.3) p.p.	5%	13%	(8.6) p.p.
Principales Indicadores Operativos	3T25	3T24	Var. %	2025	2024	Var. %
ASMs totales (millones)	9,277	9,344	(0.7)%	27,054	26,731	1.2%
RPMs totales (millones)	8,184	8,309	(1.5)%	23,119	23,236	(0.5)%
Factor de ocupación (itinerario %)	88.3%	88.9%	(0.7) p.p.	85.5%	86.9%	(1.4) p.p.
Pasajeros (miles)	6,362	6,703	(5.1)%	18,419	19,091	(3.5)%
Puntualidad de salidas dentro de 15 minutos (%)	91.5%	88.1%	3.4 p.p.	92.0%	87.6%	4.4 p.p.
Litros de combustible (miles)	453,547	461,394	(1.7)%	1,319,298	1,314,963	0.3%
Rendimiento (centavos de USD) ²	8.6	8.9	(3.5)%	8.4	9.0	(6.9)%
Ingreso total / ASM (centavos de USD)	15.4	15.9	(3.7)%	14.5	15.7	(7.4)%
Ingreso pasaje / ASM (centavos de USD) ²	12.2	12.8	(4.3)%	11.5	12.6	(8.5)%
Costo total / ASM (centavos de USD)	12.7	12.3	3.2%	12.2	12.6	(3.0)%
Costo total excl. combustible / ASM (centavos de USD)	9.5	8.9	6.1%	9.0	9.0	0.5%

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 Aeromexico y una reconciliación a las métricas IFRS más cercanas.

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

Anexo A sobre Medidas Financieras NIIF

Además de divulgar los resultados financieros preparados de conformidad con las NIIF, la Compañía divulga información relativa al EBITDAR ajustado, el margen EBITDAR ajustado, la deuda neta ajustada y la relación entre la deuda neta ajustada y el EBITDAR ajustado, que son métricas no contempladas en las NIIF. La Compañía también ha divulgado en este comunicado los ingresos, los ingresos operativos, el margen operativo, el EBITDAR ajustado y el margen EBITDAR ajustado, ajustados de forma incremental por ciertos ajustes puntuales a partir de 2024, que son métricas financieras adicionales no contempladas en las NIIF. La Compañía considera que todas estas métricas de información financiera son indicadores útiles de su rendimiento operativo. Estas métricas de rendimiento conocidas en el sector de la aviación son utilizadas con frecuencia por inversionistas, analistas bursátiles y otras personas interesadas en comparar el rendimiento operativo de las empresas de su sector.

La empresa define el EBITDAR ajustado como las ganancias o pérdidas del periodo antes de los gastos (beneficios) por impuestos sobre la renta, la depreciación y amortización, los costes financieros netos y el deterioro (reversión), antes de los gastos de arrendamiento de aeronaves, dada la naturaleza no recurrente de esta partida. La Compañía considera que el EBITDAR ajustado es únicamente una métrica de valoración, no una métrica de rendimiento. La Compañía define el margen EBITDAR ajustado como el EBITDAR ajustado dividido por los ingresos totales del período. La Compañía define la deuda neta ajustada como el total de préstamos y empréstitos, incluidos los arrendamientos, menos el efectivo y los equivalentes de efectivo. La Compañía define la relación entre la deuda neta ajustada y el EBITDAR ajustado como la relación de deuda neta ajustada dividida por el EBITDAR ajustado del periodo.

Para obtener cifras normalizadas, la Compañía incluye ajustes que reflejan otras partidas extraordinarias y no recurrentes que también han influido en nuestros resultados operativos durante los periodos analizados. Para el trimestre finalizado el 30 de septiembre de 2024, reconocimos 65,6 millones de dólares de efectos extraordinarios favorables en los ingresos operativos y 64,4 millones de dólares en el EBITDAR ajustado, que comprenden (i) la compensación de Boeing por los daños financieros relacionados con la inmovilización del Boeing 737 MAX, y (ii) la pérdida estimada por los billetes no utilizados como resultado de la ampliación de las normas de uso de los boletos introducidas en el marco de las iniciativas de flexibilidad comercial de años anteriores.

Todas las métricas financieras no conformes con las NIIF mencionadas anteriormente tienen limitaciones como herramientas analíticas, y no deben considerarse de forma aislada ni como sustituto del análisis de los resultados de la Compañía según lo reportado bajo las NIIF. Algunas de estas limitaciones son: (i) no reflejan los gastos en efectivo de la Compañía, ni las necesidades futuras de gastos de capital o compromisos contractuales; (ii) no reflejan los cambios en las necesidades de capital circulante ni las necesidades de efectivo para satisfacerlas; (iii) no reflejan las necesidades de efectivo de la Compañía necesarias para pagar los intereses o el principal de la deuda de la Compañía; (iv) aunque la depreciación y la amortización son gastos no monetarios, los activos que se deprecian y amortizan a menudo tendrán que ser sustituidos en el futuro, y no reflejan las necesidades de efectivo para tales sustituciones; (v) no se ajustan a todas las partidas de ingresos o gastos no monetarios que se reflejan en los estados consolidados de pérdidas y ganancias y otros ingresos integrales de la Compañía; (vi) no reflejan el impacto de todas las partidas no recurrentes; y (vii) otras empresas del sector de la Compañía pueden calcular estas métricas, o métricas con nombres similares, de forma diferente a como lo hace la Compañía, lo que limita su utilidad como métricas comparativas.

A continuación, se presentan las conciliaciones de cada una de estas medidas históricas y, en la medida en que sea aplicable, las métricas prospectivas con la métrica NIIF más directamente comparable. No se incluye en este comunicado la conciliación de los importes previstos del EBITDAR ajustado, ajustado incrementalmente, y los ingresos, ajustados de forma incremental, para el ejercicio fiscal 2025, ya que no podemos cuantificar determinados importes que deberían incluirse en la métrica NIIF correspondiente sin un esfuerzo desproporcionado, debido a la alta variabilidad y complejidad que entraña la estimación de determinados importes prospectivos, y creemos que dicha conciliación implicaría un grado de precisión que podría resultar confuso o engañoso para los inversionistas.

Reconciliación UAFIDAR ajustada	Tres meses terminados el 30 de septiembre			Nueve meses terminados el 30 de septiembre		
	3T25	3T24	Var. %	2025	2024	Var. %
Utilidad (pérdida) neta	97	211	-54.0%	187	557	-66.5%
(+) Impuesto a la utilidad (beneficio)	24	44	-44.7%	47	62	-24.6%
(+) Depreciación y amortización ⁽¹⁾	184	165	11.8%	537	471	14.0%
(+) Ingresos y gastos financieros	132	77	70.6%	391	190	105.6%
(+) Deterioro (reversión)	-	-	NA	-4	0	NA
(+) Renta de equipo de vuelo ⁽²⁾	5	3	40.2%	13	11	10.8%
UAFIDAR ajustada⁽³⁾	442	500	-11.6%	1,171	1,292	-9.4%
(-) Partidas extraordinarias no recurrentes	0	64	NA	0	116	NA
UAFIDAR ajustada normalizada⁽³⁾	442	435	1.4%	1,171	1,176	-0.4%

Reconciliación utilidad de operación	Tres meses terminados el 30 de septiembre			Nueve meses terminados el 30 de septiembre		
	3T25	3T24	Var. %	2025	2024	Var. %
Utilidad de operación (pérdida)	253	332	-23.8%	625	810	-22.8%
(-) Partidas extraordinarias no recurrentes	-	66	NA	-	121	NA
Utilidad de operación (pérdida) normalizada⁽³⁾	253	266	-5.0%	625	689	-9.3%

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 Aeromexico y una reconciliación a las métricas IFRS más cercanas.

Reconciliación de Deuda Neta Ajustada	Septiembre 30, 2025	Diciembre 31, 2024
Total de préstamos, incluyendo arrendamientos	3,991	3,701
(-) Efectivo y equivalentes de efectivo	934	842
= Deuda Neta Ajustada	3,057	2,859

Las cifras pueden no sumar al total debido al redondeo.

Reconciliación de UAFIDAR Ajustada	Últimos doce meses a septiembre 30, 2025	Últimos doce meses a diciembre 31, 2024
Utilidad (pérdida) neta	262	617
(+) Impuesto a la utilidad (beneficio)	49	80
(+) Depreciación y amortización ⁽¹⁾	721	655
(+) Ingresos y gastos financieros	571	369
(+) Deterioro (reversión)	-4	-
(+) Renta de equipo de vuelo ⁽²⁾	17	16
UAFIDAR ajustada ⁽³⁾	1,617	1,738

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 Aeromexico y una reconciliación a las métricas IFRS más cercanas.

Reconciliación del Índice de Endeudamiento Neto (Deuda Neta Ajustada / UAFIDAR últimos doce meses)	Septiembre 30, 2025	Diciembre 31, 2024
Deuda Neta Ajustada	3,057	2,859
UAFIDAR Ajustada de los últimos doce meses	1,617	1,738
= Índice de Endeudamiento Neto	1.9x	1.6x

Las cifras pueden no sumar al total debido al redondeo.