

Aeroméxico reporta resultados preliminares al primer trimestre 2026

- *Crecimiento en ingresos totales de 13% año contra año*
- *Margen UAFIDAR ajustado 25%*
- *Margen de operación 11%*
- *Razón de liquidez a ingresos de los últimos doce meses 23%*

Ciudad de México, 21 de abril 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 primer trimestre de 2026 (1T26). 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, declaró: “Aeroméxico inició el año sobre una base sólida, aprovechando el impulso de la segunda mitad de 2025. La demanda mantuvo fortaleza durante el trimestre, impulsando un buen desempeño en ingresos, aún en un entorno dinámico y con interrupciones temporales en algunos mercados domésticos específicos. Mantuvimos altos niveles de rentabilidad, a pesar de la presión en los márgenes generada por el aumento en los precios del combustible. Esto fue posible gracias a la gestión disciplinada de la capacidad y la red, así como a nuestra estrategia de ingresos, precios y control de costos. En el frente operativo, volvimos a demostrar un alto nivel de confiabilidad, al ser reconocidos por Cirium como la aerolínea más puntual del mundo en el primer trimestre de 2026. Estos resultados reflejan la fortaleza de nuestro modelo de negocio y el compromiso de nuestro equipo. Seguimos enfocados en la seguridad, la rentabilidad y en ofrecer una experiencia superior a nuestros clientes, reforzando nuestra posición como la aerolínea bandera de México.”

PRINCIPALES RESULTADOS OPERATIVOS Y FINANCIEROS DEL 1T26

- La **capacidad** de Aeroméxico, medida en asientos-milla disponibles (ASMs), disminuyó 1.2% año contra año en el 1T26.
- Los **ingresos totales** del 1T26 de Aeroméxico alcanzaron \$1.3 mil millones, un incremento de 13.3% comparado con el mismo periodo de 2025.
- La **UAFIDAR ajustada**⁽¹⁾ totalizó \$335.8 millones, con un margen de 25.0%, representando un incremento de 5.0% respecto al mismo periodo del año anterior.
- El **resultado de operación** del primer trimestre de 2026 totalizó \$141.8 millones, con un margen de 10.6%.
- El **costo por ASM excluyendo combustible (CASM-Ex)** fue de 10.2¢.
- La **razón de deuda neta ajustada total a UAFIDAR**⁽¹⁾ cerró el año en 1.7x, comparado con 1.8x al cierre de 2025.

- La **liquidez**⁽²⁾ alcanzó \$1.2 mil millones, representando 23.0% de los ingresos totales.

PERSPECTIVAS 2T 2026

| Indicador | 2T26 Perspectiva |
|---------------------------------|-----------------------|
| Capacidad total (ASMs) | ~ +1.5% a 2.5% |
| Ingresos totales (millones) | ~ 1.47 mil a 1.52 mil |
| Ingresos totales año contra año | ~ +12.5% a 15.5% |
| Margen UAFIDAR | ~ 17.0% a 20.0% |
| Margen operativo | ~ 4.0% a 7.0% |

PRINCIPALES INDICADORES OPERATIVOS Y FINANCIEROS DEL 1T26

| Principales Indicadores Financieros | Tres meses terminados el 31 de marzo | | |
|--|--------------------------------------|-------|------------|
| | 1T26 | 1T25 | Var. % |
| Ingresos (millones de USD) | 1,341 | 1,184 | 13.3% |
| UAFIDAR ajustada ⁽¹⁾ (millones de USD) | 336 | 320 | 5.0% |
| Margen UAFIDAR ajustada ⁽¹⁾ (% de Ingresos) | 25% | 27% | (2.0 p.p.) |
| Utilidad de operación (pérdida) | 142 | 142 | (0.1%) |
| Margen de operación (% de Ingresos) | 11% | 12% | (1.4 p.p.) |
| Principales Indicadores Operativos | 1T26 | 1T25 | Var. % |
| ASMs totales (millones) | 8,596 | 8,697 | (1.2%) |
| Pasajeros (miles) | 5,791 | 5,877 | (1.5%) |
| Ingreso total / ASM (centavos de USD) | 15.6 | 13.6 | 14.6% |
| Costo total / ASM (centavos de USD) | 13.8 | 11.9 | 16.0% |
| Costo total excl. combustible / ASM (centavos de USD) | 10.2 | 8.6 | 17.8% |
| Tipo de Cambio* | 1T26 | 1T25 | Var. % |
| Promedio | 17.58 | 20.43 | (14.0%) |

Las cifras pueden no sumar al total debido al redondeo.

*Fuente: La Compañía con información de Banxico.

ESTADO DE RESULTADOS

Ingresos 1T 2026

El **ingreso total** del primer trimestre de 2026 ascendió a \$1.3 mil millones, lo que representa un incremento de 13.3% respecto al mismo periodo del año anterior. Este crecimiento fue impulsado por nuestro enfoque continuo en los ingresos premium⁽²⁾, la recuperación sostenida de la demanda iniciada en la segunda mitad de 2025 y la apreciación del peso mexicano, lo que permitió mantener un desempeño de ingresos sólido durante el trimestre.

Nuestros ingresos premium⁽²⁾ alcanzaron 42% de los ingresos relacionados con pasajeros, frente a 41% en el 1T25, lo que demuestra una demanda sólida de servicios de mayores márgenes en toda nuestra red. Estos resultados generales reflejan la fortaleza de la demanda, a pesar de las interrupciones en Febrero que afectaron ciertas regiones específicas en México y mercados transfronterizos con origen en Estados Unidos.

El **ingreso por ASM (“IASM”)** fue de 15.6¢, lo que representa un incremento de 14.6% en comparación con el 1T25. La tendencia positiva del IASM fue mayormente atribuida a una mejora de 2.2 puntos porcentuales en el factor de ocupación, así como a una mejora de más de \$100.0 millones en los ingresos por pasaje nacional e internacional y la apreciación del peso mexicano. El volumen total de ASMs disminuyó 1.2%, como resultado de la disciplina en el manejo de capacidad, con una reducción de 2.8% en el mercado doméstico, en comparación con el mismo trimestre del año anterior.

La siguiente tabla muestra la división de nuestros ingresos totales en los periodos indicados:

| Ingreso Total (USD millones) | Tres meses terminados el 31 de marzo | | |
|---------------------------------|---|--------------|--------------|
| | 2026 | 2025 | Var. % |
| Doméstico | 494 | 438 | 12.7% |
| Internacional | 847 | 746 | 13.6% |
| Ingreso Total | 1,341 | 1,184 | 13.3% |

Las cifras pueden no sumar al total debido al redondeo.

Gastos de Operación 1T 2026

En el 1T26, el **gasto operativo total** —incluyendo combustible, mano de obra, mantenimiento, servicios a pasajeros y a aeronaves, arrendamientos de aeronaves, depreciación y amortización— alcanzó \$1.2 mil millones, lo que refleja un incremento de 15.1% en comparación con el mismo periodo de 2025. Este incremento se debió principalmente al impacto de la apreciación del peso mexicano en los gastos denominados en pesos; inflación en sueldos, salarios y prestaciones; aumento en depreciación y amortización derivado de la expansión de la flota en 2025 y precios elevados de combustible como resultado de eventos geopolíticos desde finales de febrero.

El **costo de combustible por litro** aumentó 13.1% en comparación con el 1T25, promediando 77¢ por litro en el 1T26 frente a 68¢ por litro en el 1T25. El **consumo de combustible** disminuyó 2.6% año contra año, mientras que el **consumo de combustible por ASM** (litros / ASM) disminuyó 1.4%, principalmente debido a una mezcla de flota más eficiente.

El **costo por ASM excluyendo combustible (CASM-Ex)** fue de 10.2 ¢ en el 1T26, un aumento de 17.8% respecto al 1T25. Este incremento se debió principalmente a una apreciación de 14.0% del peso mexicano, mayores costos de propiedad derivados de la incorporación de aeronaves a la flota en 2025, aumento en los

gastos laborales relacionado con ajustes salariales por inflación y la expansión de las operaciones internacionales.

UAFIDAR Ajustada⁽¹⁾ y Utilidad de Operación 1T 2026

La **UAFIDAR ajustada**⁽¹⁾ reportada en el primer trimestre fue \$335.8 millones, con un margen de 25.0%. Esto representa un incremento de 5.0% comparado el 1T25, a pesar de mayores costos de combustible y disrupciones en la demanda que afectaron los ingresos en algunas zonas específicas del país.

La **Utilidad de Operación** en el primer trimestre totalizó \$141.8 millones, con un margen de 10.6%. Este resultado corresponde a la parte baja de las expectativas que publicamos el año pasado.

Costo Neto de Financiamiento 1T 2026

Los **costos netos de financiamiento** incrementaron \$14.6 millones en comparación con el mismo periodo de 2025, derivado principalmente de pérdidas cambiarias. En el 1T26, las pérdidas cambiarias aumentaron \$6.8 millones, mientras los gastos financieros incrementaron \$7.8 millones, reflejando principalmente mayores intereses por arrendamientos relacionados con la expansión de la flota.

Utilidad Neta 1T 2026

La **utilidad neta** en el 1T26 totalizó \$10.7 millones con margen de 0.8%.

Comentarios al Estado de Situación Financiera y Flujo de Efectivo

Al 31 de marzo de 2026, Aeroméxico reportó **efectivo, equivalentes de efectivo e inversiones de corto plazo** por \$1.0 mil millones. Esto representa un incremento de \$178.0 millones comparado con el mismo trimestre del año anterior y \$21.0 millones más que al cierre de 2025, a pesar de la debilidad estacional usualmente observada en el trimestre. 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 22.6%.

Durante el 1T26, Aeroméxico generó \$200.6 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.

En el primer trimestre, la Compañía amortizó \$9.3 millones de **deuda financiera**.

FLOTA OPERATIVA 1T 2026

Durante el 1T26, Grupo Aeroméxico recibió un equipo Boeing 787-9.

Al 31 de marzo de 2026, la flota operativa de Grupo Aeroméxico estaba compuesta por 166 aeronaves, con una edad promedio de 8.8 años.

FLOTA OPERATIVA

| Flota | 2T25 | 3T25 | 4T25 | 1T26 |
|---------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| B-737-800 | 34 | 34 | 34 | 34 |
| B-737 MAX 8 | 42 | 44 | 45 | 45 |
| B-737 MAX 9 | 26 | 28 | 30 | 30 |
| B-787 | 22 | 22 | 22 | 23 |
| Aeroméxico | 124 | 128 | 131 | 132 |
| E-190 | 34 | 34 | 34 | 34 |
| Aeroméxico Connect | 34 | 34 | 34 | 34 |
| Grupo Aeroméxico | 158 | 162 | 165 | 166 |

Pies de página:

- (1) 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.
- (2) Definimos liquidez como Efectivo y equivalentes de efectivo, y
- (3) 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 1T 2026

| | |
|----------------------------------|---|
| Fecha | Miércoles, 22 de abril de 2026 |
| Hora | 10:30 a.m. Hora Central (CDMX) / 12:30 p.m. Hora Este (NY) |
| Liga Webcast | https://edge.media-server.com/mmc/p/ta78xgyw |
| Audio para participantes* | https://register-conf.media-server.com/register/Ble78975e545c8496bb1037d726d2c3cb3 |

**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

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 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 marzo (USD millones) | | |
|--|---|--------------|---------------|
| | <u>2026</u> | <u>2025</u> | <u>Var. %</u> |
| Ingresos de operación: | | | |
| Pasajeros | 1,212 | 1,072 | 13.1% |
| Carga | 76 | 71 | 7.9% |
| Otros | 53 | 41 | 29.0% |
| Total de ingresos | 1,341 | 1,184 | 13.3% |
| Gastos de operación: | | | |
| Combustible | 315 | 286 | 10.2% |
| Fuerza de trabajo | 308 | 252 | 22.4% |
| Mantenimiento | 68 | 53 | 28.6% |
| Servicios de tráfico y escala | 154 | 136 | 13.7% |
| Servicio a pasajeros | 39 | 33 | 20.6% |
| Comisiones a agencias | 22 | 21 | 8.5% |
| Venta y administración general | 88 | 80 | 10.7% |
| Renta de equipo de vuelo | 4 | 5 | -11.6% |
| Depreciación y amortización | 190 | 173 | 9.7% |
| Deterioro (reversión) | - | - | NA |
| Otros (ingresos) y gastos netos | 10 | 6 | 64.5% |
| Participación en (utilidades) / pérdidas en asociadas y negocios conjuntos | - | (1) | NA |
| Total gastos de operación | 1,200 | 1,042 | 15.1% |
| Utilidad de operación | 142 | 142 | -0.1% |
| Ingresos financieros (gastos): | | | |
| Ingresos (gastos) financieros netos | 129 | 115 | 12.7% |
| Utilidad antes de impuestos a la utilidad | 13 | 27 | -54.0% |
| Impuesto a la utilidad | 2 | 6 | -65.9% |
| Utilidad neta | 11 | 22 | -51.0% |

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)

Marzo 31, 2026

Diciembre 31, 2025

Activo

Activo circulante:

| | | |
|--|--------------|--------------|
| Efectivo y equivalentes de efectivo | 1,018 | 1,024 |
| Inversiones de corto plazo | 27 | - |
| Cuentas por cobrar | 767 | 700 |
| Cuentas por cobrar a partes relacionadas | 4 | 3 |
| Pagos anticipados y depósitos | 82 | 78 |
| Inventarios | 185 | 174 |
| Total activo circulante | 2,083 | 1,980 |

Activo no circulante:

| | | |
|-------------------------------------|--------------|--------------|
| Activo Fijo y Derechos de Uso, Neto | 3,614 | 3,674 |
| Otros | 1,540 | 1,539 |
| Total activo no circulante | 5,154 | 5,213 |
| Total Activo | 7,236 | 7,193 |

Pasivo

Corto Plazo:

| | | |
|-------------------------------------|--------------|--------------|
| Préstamos incluyendo arrendamientos | 456 | 451 |
| Otros | 2,756 | 2,645 |
| Total Corto Plazo | 3,212 | 3,096 |

Largo Plazo:

| | | |
|-------------------------------------|--------------|--------------|
| Préstamos incluyendo arrendamientos | 3,528 | 3,604 |
| Otros | 1,078 | 1,085 |
| Total Largo Plazo | 4,606 | 4,689 |
| Total Pasivo | 7,818 | 7,785 |

Capital Contable

| | | |
|-------------------------------|--------------|--------------|
| Capital Contable | (581) | (592) |
| Total Pasivo y Capital | 7,236 | 7,193 |

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)

Tres meses terminados el 31 de marzo,

(USD Millones)

| | <u>2026</u> | <u>2025</u> | <u>Var \$</u> |
|--|--------------|--------------|---------------|
| Flujo operativo | 310 | 318 | (8) |
| Activos y pasivos operativos | (31) | (57) | 26 |
| Flujos de efectivo de (requeridos por) actividades de operación | 279 | 261 | 18 |
| Impuesto a la utilidad pagado | (16) | (28) | 12 |
| Intereses pagados, neto | (63) | (52) | (11) |
| Flujos netos de efectivo generados por (utilizados en) actividades de operación | 201 | 181 | 19 |
| Adquisición de propiedades y equipo y activos intangibles | (70) | (74) | 4 |
| Otros | (26) | (3) | (23) |
| Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión | (96) | (76) | (20) |
| Flujos netos de efectivo de (utilizados en) actividades de financiamiento | (108) | (107) | (2) |
| Efectos por cambios en el valor del efectivo | (3) | (1) | (2) |
| Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes de efectivo | (6) | (2) | (4) |
| Efectivo y equivalentes de efectivo: | | | |
| Al inicio del periodo | 1,024 | 842 | 182 |
| Al final del periodo | 1,018 | 840 | 178 |

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 marzo | | |
|---|---|---------|-----------|
| | 1T26 | 1T25 | Var. % |
| Ingresos totales | 1,341 | 1,184 | 13.3% |
| Ingreso pasaje | 1,212 | 1,072 | 13.1% |
| UAFIDAR ⁽¹⁾ | 336 | 320 | 5.0% |
| Margen UAFIDAR ⁽¹⁾ (% de Ingresos) | 25% | 27% | -2.0 p.p. |
| Utilidad de operación (pérdida) | 142 | 142 | -0.1% |
| Margen de operación (% de Ingresos) | 11% | 12% | -1.4 p.p. |
| Utilidad neta (pérdida) | 11 | 22 | -51.0% |
| Margen de utilidad neta (pérdida) (% de Ingresos) | 1% | 2% | -1.1 p.p. |
| Principales Indicadores Operativos | 1T26 | 1T25 | Var. % |
| ASMs totales (millones) | 8,596 | 8,697 | (1.2)% |
| RPMs totales (millones) | 7,255 | 7,158 | 1.4% |
| Factor de ocupación (itinerario %) | 84.4% | 82.3% | 2.1 p.p |
| Pasajeros (miles) | 5,791 | 5,877 | (1.5)% |
| Puntualidad de salidas dentro de 15 minutos (%) | 91.7% | 92.7% | (1.0) p.p |
| Litros de combustible (miles) | 410,974 | 421,858 | (2.6)% |
| Rendimiento (centavos de USD) ⁽²⁾ | 9.0 | 8.3 | 8.7% |
| Ingreso total / ASM (centavos de USD) | 15.6 | 13.6 | 14.6% |
| Ingreso pasaje / ASM (centavos de USD) ⁽²⁾ | 12.2 | 11.0 | 11.4% |
| Costo total / ASM (centavos de USD) | 13.8 | 11.9 | 16.0% |
| Costo total excl. combustible / ASM (centavos de USD) | 10.2 | 8.6 | 17.8% |
| Otros Indicadores | 1T26 | 1T25 | Var. % |
| Costo de combustible por litro (centavos de USD) | 77 | 68 | 13.1% |
| Tipo de cambio (cierre) ⁽³⁾ | 18.07 | 20.32 | (11.1)% |
| Tipo de cambio (promedio) ⁽³⁾ | 17.58 | 20.43 | (14.0)% |

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, 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 UAFIDAR ajustada ⁽³⁾ | Tres meses terminados el 31 de marzo | | |
|--|--------------------------------------|------------|-------------|
| | 1T26 | 1T25 | Var. % |
| Utilidad (pérdida) neta | 11 | 22 | -51.0% |
| (+) Impuesto a la utilidad (beneficio) | 2 | 6 | -65.9% |
| (+) Depreciación y amortización ⁽¹⁾ | 190 | 173 | 9.7% |
| (+) Ingresos y gastos financieros | 129 | 115 | 12.7% |
| (+) Deterioro (reversión) | - | - | NA |
| (+) Renta de equipo de vuelo ⁽²⁾ | 4 | 5 | 11.6% |
| UAFIDAR ajustada⁽³⁾ | 336 | 320 | 5.0% |

(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.

| Reconciliación de Deuda Neta Ajustada | Marzo 31, 2026 | Diciembre 31, 2025 |
|---|----------------|--------------------|
| Total de préstamos, incluyendo arrendamientos | 3,984 | 4,055 |
| (-) Efectivo y equivalentes de efectivo | 1,018 | 1,024 |
| (-) Inversiones de corto plazo | 27 | - |
| = Deuda Neta Ajustada | 2,939 | 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) | Marzo 31, 2026 | Diciembre 31, 2025 |
|--|----------------|--------------------|
| Deuda Neta Ajustada | 2,939 | 3,031 |
| UAFIDAR Ajustada de los últimos doce meses | 1,688 | 1,672 |
| = Índice de Endeudamiento Neto | 1.7x | 1.8x |

Las cifras pueden no sumar al total debido al redondeo.