

# RESULTADOS | 1T 2025

## Desempeño Resiliente en medio de un Entorno Operativo y Macroeconómico Desafiante

Ciudad de México, 30 de abril de 2025 - Grupo Viva Aerobus, S.A. de C.V. ("Viva") empresa controladora de Aeroenlaces Nacionales, S.A. de C.V., anunció hoy sus resultados financieros correspondientes al 1T 2025.

Millones de dólares <sup>1</sup>	1T 2025	1T 2024	% Var
<b>Resumen Financiero</b>			
<b>Ingresos Operativos Totales</b>	491	619	-20.7%
<b>Utilidad (Pérdida) de Operación (EBIT)</b>	-18	104	N/A
<b>Margen de Operación (EBIT)</b>	-3.7%	16.7%	-20.4pp
<b>EBITDAR</b>	149	235	-36.9%
<b>Margen EBITDAR</b>	30.2%	38.0%	-7.8pp
<b>Resumen Operativo</b>			
<b>ASMs (millones)</b>	5,781	5,322	8.6%
<b>TRASM (centavos de dólar)</b>	8.50	11.64	-27.0%
<b>CASM (centavos de dólar)</b>	8.81	9.69	-9.1%
<b>CASM ex-combustible (centavos de dólar)</b>	5.99	6.57	-8.9%
<b>CASM combustible (centavos de dólar)</b>	2.82	3.12	-9.6%
<b>Factor de Ocupación (itinerario, RPM/ASM)</b>	84.8%	86.0%	-1.1pp
<b>Pasajeros reservados (miles)</b>	6,834	6,168	10.8%

(1) Montos expresados en dólares americanos (US\$), a menos que se indique lo contrario. La moneda funcional y de reporte de Viva es el dólar americano.

### Juan Carlos Zuazua, Director General, comentó:

"En un primer trimestre estacionalmente lento, que además se vio afectado por una alta base de comparación derivada de un entorno operativo único el año pasado, incluyendo los efectos positivos de la flota en tierra en el mercado mexicano y el cambio de las vacaciones de Semana Santa a abril en este año, observamos un comportamiento más cauteloso por parte de los consumidores en nuestros mercados, particularmente en los días de menor demanda.

A pesar de que la depreciación del peso mexicano del 20.2% impactó nuestros ingresos unitarios, el desempeño en moneda local se mantuvo sólido, reflejando un entorno de demanda resiliente.

Seguimos enfocados en mantener la disciplina en costos y capacidad, mientras gestionamos las presiones operativas y sobre la eficiencia que provienen de los llamados a revisión de los motores de P&W. Durante el 1T 2025, comenzamos a eliminar gradualmente los ACMLs para atenuar las presiones sobre los costos a corto plazo conforme incorporamos nuevas entregas de aeronaves y adquirimos aeronaves adicionales en el mercado.

En el 1T 2025, los ingresos disminuyeron 20.7% AsA, a US\$491 millones, reflejando la alta base de comparación del año pasado y un contexto macroeconómico más débil, con un TRASM de US\$8.50. Desde una perspectiva de costos, la disciplina se mantuvo, con un decremento de 9.1% en el CASM, a US\$8.81, impulsado por una disminución de 8.9% en el CASM ex-combustible, gracias a eficiencias en costos y a un efecto cambiario positivo, así como por una disminución de 9.6% en el CASM combustible debido a menores precios de combustible.

Como resultado, generamos un margen EBITDAR de 30.2%, mientras que nuestro margen de pérdida neta de 8.5% se encuentra en línea con un primer trimestre estacionalmente lento normalizado, lo que destaca la resiliencia subyacente de nuestras operaciones a pesar de los retos externos.

Nuestro sólido desempeño en los últimos años ha sentado las bases para un futuro más resiliente para nuestros grupos de interés. Hemos construido una marca confiable en los mercados que más contribuyen al PIB de México, fomentado la mejor cultura laboral de México y fortalecido nuestro balance a través de una consistente generación de utilidades.

Estos esfuerzos destacan nuestro flexible y resiliente modelo de negocios de ultra bajo costo, que nos permite navegar los desafíos actuales, incluyendo los llamados a revisión de los motores de P&W, la depreciación del peso mexicano y un entorno macro más débil."



## Datos Relevantes 1T 2025

Millones de dólares <sup>1</sup>	1T 2025	1T 2024	% Var
<b>Ingresos Operativos Totales</b>	491	619	-20.7%
<b>TRASM (centavos de dólar)</b>	8.50	11.64	-27.0%
<b>ASMs (millones)</b>	5,781	5,322	8.6%
<b>Factor de Ocupación (itinerario, RPM/ASM)</b>	84.8%	86.0%	-1.1pp
<b>Total de Gastos de Operación</b>	509	516	-1.3%
<b>CASM (centavos de dólar)</b>	8.81	9.69	-9.1%
<b>CASM ex-combustible (centavos de dólar)</b>	5.99	6.57	-8.9%
<b>CASM combustible (centavos de dólar)</b>	2.82	3.12	-9.6%
<b>Utilidad (Pérdida) de Operación (EBIT)</b>	-18	104	N/A
<b>Margen de Operación (EBIT)</b>	-3.7%	16.7%	-20.4pp
<b>Utilidad (Pérdida) antes de impuestos a la utilidad (EBT)</b>	-57	74	N/A
<b>Margen de utilidad antes de impuestos (EBT)</b>	-11.7%	12.0%	-23.7pp
<b>Utilidad (Pérdida) neta</b>	-42	56	N/A
<b>Margen de Utilidad (Pérdida) neta</b>	-8.5%	9.0%	-17.5pp
<b>EBITDAR</b>	149	235	-36.9%
<b>Margen EBITDAR</b>	30.2%	38.0%	-7.8pp

(1) Montos expresados en dólares americanos (US\$), a menos que se indique lo contrario. La moneda funcional y de reporte de Viva es el dólar americano.

El **Total de Ingresos de Operación** disminuyó 20.7%, a US\$491 millones este trimestre, reflejando menores ingresos unitarios, debido a una alta base de comparación, la depreciación del peso mexicano y un entorno macro más débil. Este desempeño fue impulsado, principalmente, por el decremento de los ingresos por tarifa y complementarios, con una disminución de 27.0% en el TRASM, a US\$8.50.

Durante el trimestre, los pasajeros reservados de Viva se incrementaron en 10.8%, a 6.8 millones, reflejando una sólida demanda en los mercados domésticos e internacionales. Los ingresos complementarios disminuyeron 7.5% en comparación con el 1T 2024, a US\$240 millones, lo que representa el 48.8% del total de ingresos.

El **Total de Gastos de Operación** disminuyó 1.3%, a US\$509 millones este trimestre. Esta contracción fue impulsada principalmente por menores costos de combustible, un efecto cambiario positivo por la depreciación del peso mexicano, la compensación de P&W y eficiencias operativas. El total de gastos de operación fue parcialmente compensado por una mayor capacidad.

El CASM disminuyó 9.1%, a US\$8.81 este trimestre, reflejando un decremento de 8.9% en el CASM ex-combustible que alcanzó US\$5.99, junto con una disminución de 9.6% en el CASM combustible que llegó a US\$2.82. La contracción en el CASM ex-combustible fue principalmente impulsada por un efecto cambiario positivo por la depreciación del peso mexicano, la compensación de P&W y eficiencias operativas, lo cual fue parcialmente compensado por impactos en la utilización por las aeronaves en tierra, derivados de efectos en fiabilidad de los motores GTF de Pratt & Whitney.

La **Pérdida de Operación** se situó en US\$18 millones, reflejando la normalización de una alta base de comparación en 2024, resultando en un margen de pérdida de operación de 3.7%.

La **Pérdida Neta** fue de US\$42 millones este trimestre, con un margen de pérdida neta de 8.5%.



## Deuda Financiera

Millones de dólares	Mar 2025	Dic 2024	% Var
Deuda Total	792	734	8.0%
Pasivos por arrendamiento	1,653	1,655	-0.1%
<b>Deuda Total Ajustada</b>	<b>2,445</b>	<b>2,388</b>	<b>2.4%</b>
Efectivo y equivalentes de efectivo	780	820	-4.9%
<b>Deuda neta ajustada*</b>	<b>1,665</b>	<b>1,568</b>	<b>6.2%</b>
<b>Deuda neta ajustada / UDM EBITDAR</b>	<b>1.7x</b>	<b>1.5x</b>	<b>0.2x</b>
<b>Efectivo / UDM Ingresos Operativos</b>	<b>32.0%</b>	<b>32.0%</b>	<b>0.0pp</b>
<b>Totales</b>			

\*Deuda neta ajustada: Deuda Total (incluyendo pasivos por arrendamientos) menos efectivo y equivalentes de efectivo.

La **Deuda Total Ajustada** fue de US\$2,445 millones, de los cuales US\$792 millones corresponden a deuda financiera y US\$1,653 millones a pasivos por arrendamiento.

El **Saldo Total de Efectivo y Equivalentes de Efectivo** fue de US\$780 millones, lo que representa el 32.0% de los ingresos acumulados en los últimos 12 meses, con un apalancamiento neto de 1.7x.

## Flota

Aeronave*	Mar 2025	Dic 2024	Mar 2024
<b>Airbus 320ceo</b>	28	28	23
<b>Airbus 320neo</b>	25	22	22
<b>Airbus 321ceo</b>	10	10	10
<b>Airbus 321neo</b>	30	30	28
<b>Flota Total al final del periodo</b>	<b>93</b>	<b>90</b>	<b>83</b>

<b>A321 %</b>	43.0%	44.4%	45.8%
<b>Neo %</b>	59.1%	57.8%	60.2%

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

Durante el 1T 2025, incorporamos 10 aeronaves netas (5 Airbus 320ceo, 3 Airbus 320neo y 2 Airbus 321neo), en comparación con marzo de 2024. Nuestra flota cerró el 1T 2025 con una edad promedio de 6.9 años.

Durante el 1T 2025, tuvimos un promedio de 26.0 aeronaves de la familia A320neo en tierra, relacionados con los problemas de fiabilidad de los motores GTF de Pratt & Whitney. Para mitigar el impacto de los llamados a revisión de los motores de P&W sobre nuestra red de rutas, estamos extendiendo los arrendamientos de aeronaves, recibiendo entregas de aeronaves de nuestro pedido y buscando capacidad de corto y mediano plazo.

## Coberturas

Al 31 de marzo de 2025, Viva cuenta con instrumentos de cobertura de precios de la turbosina y de tipo de cambio, para mitigar la volatilidad cambiaria y variaciones en precios. Hemos cubierto el 48.4% de nuestro consumo previsto de turbosina para 2025 y, en cuanto al tipo de cambio, nuestra cobertura alcanza el 28.7% de nuestra exposición proyectada para 2025.



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

**Contacto Prensa:** Walfred Castro / [walfred.castro@vivaerobus.com](mailto:walfred.castro@vivaerobus.com)

## Cambio en la Moneda de Reporte al dólar

En 2020, Viva determinó que su moneda funcional era el U.S. dólar. Efectivo el 1<sup>er</sup> de octubre de 2022, Viva decidió cambiar su moneda de reporte de pesos mexicanos ("MX\$") al dólar americano ("US\$"), con base en lo establecido por la Norma Internacional de Contabilidad 21, *Efectos de las variaciones en los tipos de cambio de la moneda extranjera* ("IAS 21" por sus siglas en inglés) bajo las Normas Internacionales de Información Financiera ("IFRS" por sus siglas en inglés), y con la autorización del Consejo de Administración de Grupo Viva, S.A. de C.V., contando con la opinión favorable previa de su Comité de Auditoría. La carta del auditor externo "KPMG" reconoce el cambio en la moneda de reporte, con el fin de cumplir con los requerimientos de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores ("CNBV").

Viva considera que la utilización del dólar americano para el reporte de información financiera consolidada mejorará y facilitará el análisis a un amplio rango de usuarios (agencias calificadoras, analistas, inversionistas y acreedores, entre otros).

## Declaración sobre Eventos Futuros

Este comunicado incluye declaraciones a futuro. Viva ha basado estas declaraciones a futuro en gran medida en sus expectativas y proyecciones actuales sobre eventos futuros y tendencias financieras, las cuales pudieran afectar a la condición financiera del negocio de Viva. Las declaraciones a futuro no deben ser interpretadas como una garantía o seguridad de rendimiento o resultados futuros y no serán necesariamente indicaciones precisas de los momentos en los que se logrará dicho rendimiento o resultados. Las declaraciones a futuro se basan en la información disponible en el momento en que se realizan y/o en las expectativas formadas de buena fe por la Dirección en ese momento, con respecto a acontecimientos futuros, y están sujetas a riesgos e incertidumbre, que podrían hacer que el rendimiento o los resultados reales difieran materialmente de los expresados o sugeridos en las declaraciones a futuro. Los factores significativos que podrían causar tales diferencias incluyen, pero no se limitan a el entorno competitivo en la industria de Viva, incluyendo los que surgen como sustitutos no relacionados con viajes no aéreos; capacidad para responder a la crisis sanitarias globales, tal como la pandemia de COVID-19, así como potenciales brotes de otras enfermedades y pandemias; su capacidad de mantener costos bajos, consistente con nuestro modelo de negocio de ultra-bajo costo, los cambios en el costo del combustible de Viva, un eficiente costo de combustible para Viva, la efectividad de sus coberturas y la capacidad de Viva para cubrir los costos de combustible a través de opciones, swaps y otros instrumentos financieros; el impacto de las condiciones económicas en el comportamiento del consumidor en México y en el mundo; los ataques terroristas o amenazas de ataques terroristas, la inestabilidad global y las posibles acciones o actividades militares de EE.UU.; la capacidad de generar ingresos no relacionados con la venta de boletos; las condiciones externas, incluyendo condiciones meteorológicas y desastres naturales; la congestión del tráfico aéreo; brote de alguna enfermedad y un nuevo brote o escalada del COVID-19 o cualquier forma relacionada/mutada de COVID-19; la capacidad de mantener las franjas horarias en los aeropuertos en los que operamos y el servicio prestado por los operadores de aeropuertos; capacidad para operar en nuevos aeropuertos en términos que son consistentes con nuestra estrategia de negocio y modelo de ultra-bajo costo; la capacidad de Viva y Allegiant de obtener las aprobaciones regulatorias de todas las dependencias con el fin obtener los beneficios de la alianza; conflictos laborales, huelga de empleados y otras interrupciones laborales, incluyendo en nuestras negociaciones con nuestro sindicato; pérdida de algún miembro de nuestro personal clave y la capacidad para atraer y retener personal cualificado. Obligaciones fijas relacionadas a las aeronaves; la dependencia de los saldos de caja y los flujos de efectivo operativos; los costos de mantenimiento; dependencia en sistemas automatizados y los riesgos asociados con los cambios en esos sistemas; el uso de datos personales y el impacto de una potencial violación de privacidad de datos y ataques cibernéticos; la regulación gubernamental, cambios en la ley e interpretación y supervisión del cumplimiento de la legislación aplicable; mantener y renovar permisos y concesiones; la capacidad de Viva para ejecutar la estrategia de crecimiento; las interrupciones operativas; el endeudamiento de Viva; la liquidez de Viva; la dependencia de Viva de terceros proveedores y socios; dependencia en un solo proveedor de turbosina en México, un accidente o incidente aéreo; proveedores de aeronaves y motores; los cambios en el mercado mexicano; los costos de los seguros; costos para cumplir con la normativa medioambiental; y a las fluctuaciones cambiarias, especialmente la devaluación del peso mexicano.

Además, en este comunicado, las palabras "creer", "puede", "estimar", "continuar", "anticipar", "pretender", "esperar", "predecir", "potencial" y expresiones similares, en lo que respecta a Viva, su negocio y su administración, pretenden identificar las declaraciones a futuro. Ante estos riesgos e incertidumbres, los eventos y circunstancias a futuro discutidos en este comunicado pueden no ocurrir y los resultados reales podrían diferir materialmente de los anticipados o implícitos en las declaraciones a futuro. Todas las declaraciones a futuro atribuibles a Viva o a las personas que actúan en su nombre están expresamente calificadas en su totalidad por las declaraciones prospectivas expuestas anteriormente. Las declaraciones a futuro se refieren únicamente a la fecha de este comunicado de resultados. No se debe depositar una confianza indebida en las declaraciones a futuro. Viva no asume ninguna obligación de actualizar las declaraciones a futuro para reflejar los resultados reales, los cambios en las suposiciones o los cambios en otros factores que afecten a la información a futuro, excepto en la medida en que lo exija la legislación aplicable. Si Viva actualiza una o más declaraciones a futuro, no se debe inferir que Viva hará actualizaciones adicionales con respecto a esas u otras declaraciones a futuro.



## Glosario

**ASMs:** "Asientos disponibles por milla", representa la capacidad de asientos de la aeronave multiplicado por el número de millas.

**Utilización operativa diaria promedio** es calculada como **Horas Bloque por aeronave por día**, representa el número total de horas bloque dividido por la flota operativa promedio y el número de días en el periodo.

**Utilización total diaria promedio** es calculada como **Horas Bloque por aeronave por día**, que representa el número total de horas bloque dividido por la flota total promedio y dividido por el número de días en el periodo.

**CASM:** "Costo por asiento por milla disponible", hace referencia a los gastos operacionales totales divididos por asientos disponibles por millas (ASMs).

**CASM ex-fuel:** Representa los gastos operacionales totales excluyendo el gasto de combustible, divididos por asientos disponibles por millas (ASMs).

**EBITDA:** Significa "Utilidades antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización", se calcula como Utilidad (Pérdida) Neta Consolidada del ejercicio sumando los impuestos sobre la renta, los ingresos financieros y los gastos financieros, y la depreciación y amortización. Los ingresos financieros incluyen ingresos por intereses sobre efectivo y equivalentes de efectivo, los intereses pagados por partes relacionadas y ganancias cambiarias. Los gastos financieros incluyen los gastos por intereses de los pasivos financieros, los intereses de los pasivos por arrendamiento, la valuación de los instrumentos financieros y las pérdidas cambiarias. EBITDA es una métrica no basada en Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF). Una métrica no financiera conforme a NIIF es generalmente definida como una métrica para medir resultados financieros, pero excluye montos que no serían ajustados en la mayoría de las medidas financieras comparables bajo normas internacionales (NIIF).

**EBITDAR:** Significa "Utilidades antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización, y gasto de renta", se calcula como Utilidad (Pérdida) Neta Consolidada del ejercicio sumando los impuestos sobre la renta, los ingresos y los gastos financieros, la depreciación y amortización, y los arrendamientos. EBITDAR es una métrica no basada en Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), como se definió anteriormente.

**Factor de Ocupación:** Representa el porcentaje de capacidad de asientos que son utilizados en las aeronaves y se calcula dividiendo los pasajeros pago millas (RPMs) de itinerario por asientos disponibles por millas (ASMs) de itinerario.

**TRASM:** "Ingreso total operacional por asientos millas disponibles", representa el ingreso total operacional dividido por los asientos millas disponibles.

**RPMs:** "Pasajeros pago millas", representa el número de millas volados de los pasajeros pagos.

**Pasajeros:** Clientes que adquirieron su boleto para volar en el mes del reporte indistintamente si efectúan o no su vuelo.

**Yield:** Definido como ingreso total operativo dividido por pasajeros pago millas (RPMs).

*A partir del 1º de enero de 2020, la Compañía cambió su moneda funcional al dólar americano (US\$).*

*A partir del 1º de octubre de 2022, la Compañía cambió su moneda de reporte al dólar americano (US\$).*



# Indicadores Financieros y Operativos

## Indicadores Financieros y Operativos

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

Periodos de tres meses terminados el 31 de marzo de 2025 y 2024

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

Indicadores Financieros y Operativos	1T 2025	1T 2024	% Var
<b>Ingresos Totales</b>	<b>491,174</b>	<b>619,299</b>	<b>-20.7%</b>
<b>EBITDAR</b>	<b>148,548</b>	<b>235,460</b>	<b>-36.9%</b>
<b>Margen EBITDAR</b>	<b>30.2%</b>	<b>38.0%</b>	<b>-7.8pp</b>
<b>EBITDA</b>	<b>113,869</b>	<b>209,565</b>	<b>-45.7%</b>
<b>Margen EBITDA</b>	<b>23.2%</b>	<b>33.8%</b>	<b>-10.7pp</b>
<b>Métricas de Tráfico</b>			
<b>ASMs (millones)</b>	<b>5,781</b>	<b>5,322</b>	<b>8.6%</b>
Doméstico	4,641	4,357	6.5%
Internacional	1,140	964	18.2%
<b>RPMs (millones)</b>	<b>4,878</b>	<b>4,558</b>	<b>7.0%</b>
Doméstico	3,995	3,814	4.7%
Internacional	883	744	18.7%
<b>Factor de Ocupación (itinerario, RPM/ASM)</b>	<b>84.8%</b>	<b>86.0%</b>	<b>-1.1pp</b>
Doméstico	86.3%	87.6%	-1.3pp
Internacional	78.6%	78.2%	0.4pp
<b>Pasajeros reservados (miles)</b>	<b>6,834</b>	<b>6,168</b>	<b>10.8%</b>
Doméstico	6,062	5,543	9.4%
Internacional	772	625	23.6%
<b>Métricas Operativas</b>			
TRASM (centavos de dólar)	8.50	11.64	-27.0%
CASM (centavos de dólar)	8.81	9.69	-9.1%
CASM ex-combustible (centavos de dólar)	5.99	6.57	-8.9%
CASM combustible (centavos de dólar)	2.82	3.12	-9.6%
Tarifa por Pasajero (US\$)	36.8	58.4	-37.0%
Ingreso Complementario por Pasajero (US\$)	35.1	42.0	-16.5%
Ingreso Total por Pasajero (US\$)	71.9	100.4	-28.4%
Ingreso Total por Asiento (US\$)	61.0	86.3	-29.3%
Costo Total por Asiento (US\$)	63.2	71.8	-12.0%
Costo Total por Asiento ex-combustible (US\$)	43.0	48.7	-11.8%
Asientos (miles)	8,054	7,177	12.2%
Etapa media (millas)	714	736	-3.1%
Sectores	40,366	35,194	14.7%
Horas Bloque	82,703	73,899	11.9%
Utilización operativa diaria promedio por aeronave (Horas Bloque)	12.1	11.7	3.3%
Utilización total diaria promedio por aeronave (Horas Bloque)	8.2	8.8	-6.7%
Galones de combustible consumidos (millones)	62.4	56.1	11.1%
<b>Datos Macro</b>			
Promedio Jet Fuel <sup>1</sup> (US\$/gal)	2.22	2.60	-14.7%
Tipo de cambio promedio <sup>2</sup> (US\$/MX\$)	20.42	17.00	20.2%
Tipo de cambio al final de periodo <sup>2</sup> (US\$/MX\$)	20.32	16.68	21.8%

(1) Bloomberg - JETIGCPR Index

(2) Banxico



## Estados Financieros

### Estado de Resultados

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

Estado Consolidado de Resultados Integrales

Periodos de tres meses terminados el 31 de marzo de 2025 y 2024

(Miles de dólares)

Miles de dólares (no auditados) <sup>1</sup>	1T 2025	1T 2024	% Var
Pasajeros	251,401	360,079	-30.2%
Cargo por servicio y otros	239,773	259,220	-7.5%
<b>Ingresos operativos totales</b>	<b>491,174</b>	<b>619,299</b>	<b>-20.7%</b>
Otros ingresos	-44,590	-7,724	477.3%
Combustible	162,885	165,930	-1.8%
Depreciación y amortización	131,799	105,877	24.5%
Gastos de aterrizaje, despegue y navegación	66,485	65,670	1.2%
Sueldos, salarios y otros beneficios	68,950	76,060	-9.3%
Gastos de apoyo en la operación	25,972	23,584	10.1%
Gastos de publicidad y distribución	27,838	28,319	-1.7%
Mantenimiento	34,232	31,266	9.5%
Arrendamientos	34,679	25,895	33.9%
Otros gastos	854	734	16.3%
<b>Total de gastos de operación</b>	<b>509,104</b>	<b>515,611</b>	<b>-1.3%</b>
<b>Utilidad (pérdida) de operación</b>	<b>-17,930</b>	<b>103,688</b>	<b>N/A</b>
Margen de operación	-3.7%	16.7%	-20.4pp
Ingreso financiero	13,818	21,452	-35.6%
Gasto financiero	-53,254	-50,791	4.8%
<b>Total de gastos financieros, neto</b>	<b>-39,436</b>	<b>-29,339</b>	<b>34.4%</b>
<b>Utilidad (pérdida) antes de impuestos a la utilidad</b>	<b>-57,366</b>	<b>74,349</b>	<b>N/A</b>
Margen de utilidad antes de impuestos	-11.7%	12.0%	-23.7pp
Impuestos a la utilidad	-15,615	18,635	N/A
<b>Utilidad neta (pérdida)</b>	<b>-41,751</b>	<b>55,714</b>	<b>N/A</b>
Margen de utilidad neta	-8.5%	9.0%	-17.5pp

(1) Nuestros estados financieros consolidados, para el periodo concluido el 31 de marzo de 2025, aún no están disponibles. Estas cifras son preliminares, basadas en la información con la que contamos a la fecha de la publicación de este reporte de resultados, por lo que están sujetas a cambios. Nuestros resultados finales del periodo pueden variar con respecto a los resultados preliminares presentados en este documento, debido a la finalización de nuestros procedimientos de cierre financiero, los ajustes finales y otros acontecimientos que puedan surgir entre la fecha de este reporte y el momento en que se finalicen los trabajos de preparación de los resultados financieros correspondientes al periodo finalizado el 31 de marzo de 2025, así como sus respectivos procedimientos de revisión.





## Estado de Situación Financiera

Grupo Viva Aerobus, S.A. de C.V. y Subsidiarias  
Estado Consolidado de Situación Financiera  
Al 31 de marzo de 2025 y 31 de diciembre de 2024  
(Miles de dólares)

Miles de dólares (no auditados) <sup>1</sup>	Mar 2025	Dic 2024	% Var
Efectivo y equivalentes de efectivo	779,889	820,250	-4.9%
Instrumentos financieros derivados	9,384	22,477	-58.3%
Cuentas por cobrar y otras cuentas por cobrar	88,941	41,176	116.0%
Partes relacionadas	4,003	4,378	-8.6%
Inventarios	32,175	30,591	5.2%
Depósitos de garantía y pagos anticipados	73,067	62,759	16.4%
<b>Total del activo circulante</b>	<b>987,459</b>	<b>981,631</b>	<b>0.6%</b>
Efectivo restringido	3,827	3,260	17.4%
Partes relacionadas	153,300	148,360	3.3%
Pagos anticipados para mantenimientos a largo plazo	5,287	11,232	-52.9%
Equipo de operación, mobiliario y equipo	808,510	812,211	-0.5%
Activos por derechos de uso	1,413,980	1,443,994	-2.1%
Activos intangibles	13,445	13,737	-2.1%
Depósitos de garantía y pagos anticipados	260,355	235,051	10.8%
Impuestos a la utilidad diferidos	207,906	187,479	10.9%
Instrumentos financieros derivados	0	21	-100.0%
<b>Total del activo</b>	<b>3,854,069</b>	<b>3,836,976</b>	<b>0.4%</b>
Deuda	205,713	174,214	18.1%
Instrumentos financieros derivados	12,789	12,195	4.9%
Pasivos por arrendamiento	362,132	346,612	4.5%
Proveedores	105,788	168,879	-37.4%
Pasivos acumulados	179,766	190,898	-5.8%
Provisiones	168,814	155,711	8.4%
Participación de los trabajadores en la utilidad	31,660	31,738	-0.2%
Partes relacionadas	225	221	1.8%
Transportación vendida no utilizada	251,408	216,326	16.2%
Anticipos por servicios	40,008	36,718	9.0%
<b>Total del pasivo circulante</b>	<b>1,358,303</b>	<b>1,333,512</b>	<b>1.9%</b>
Deuda	586,412	559,422	4.8%
Pasivos por arrendamiento	1,290,629	1,307,906	-1.3%
Instrumentos financieros derivados	1,514	1,553	-2.5%
Provisiones	331,487	298,195	11.2%
Beneficios a los empleados	2,059	1,946	5.8%
<b>Total del pasivo</b>	<b>3,570,404</b>	<b>3,502,534</b>	<b>1.9%</b>
Capital social	51,866	51,866	0.0%
Reserva legal	9,339	9,339	0.0%
Instrumento compuesto	8,263	8,263	0.0%
Reserva en suscripción de acciones	-121	-121	0.0%
Capital adicional pagado	12,938	12,867	0.6%
Otras cuentas de capital	-2,316	-2,316	0.0%
Resultados acumulados	205,151	246,902	-16.9%
Otros resultados integrales	-1,455	7,642	N/A
<b>Total del capital contable</b>	<b>283,665</b>	<b>334,442</b>	<b>-15.2%</b>
<b>Total del pasivo y capital contable</b>	<b>3,854,069</b>	<b>3,836,976</b>	<b>0.4%</b>

(1) Nuestros estados financieros consolidados, para el periodo concluido el 31 de marzo de 2025, aún no están disponibles. Estas cifras son preliminares, basadas en la información con la que contamos a la fecha de la publicación de este reporte de resultados, por lo que están sujetas a cambios. Nuestros resultados finales del periodo pueden variar con respecto a los resultados preliminares presentados en este documento, debido a la finalización de nuestros procedimientos de cierre financiero, los ajustes finales y otros acontecimientos que puedan surgir entre la fecha de este reporte y el momento en que se finalicen los trabajos de preparación de los resultados financieros correspondientes al periodo finalizado el 31 de marzo de 2025, así como sus respectivos procedimientos de revisión.





## Estado de Flujos de Efectivo

Grupo Viva Aerobus, S.A. de C.V. y Subsidiarias  
Estado Consolidado de Flujos de Efectivo  
Periodos de tres meses terminados el 31 de marzo de 2025 y 2024  
(Miles de dólares)

Miles de dólares (no auditados) <sup>1</sup>	1T 2025	1T 2024	% Var
Flujos de efectivo netos provenientes de actividades operativas	59,586	287,574	-79.3%
Flujos de efectivo netos provenientes de (utilizados en) actividades de inversión	-34,446	-119,271	-71.1%
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de financiamiento	-65,501	-17,033	284.6%
<b>Incremento (disminución) de efectivo y equivalentes de efectivo</b>	<b>-40,361</b>	<b>151,270</b>	<b>N/A</b>
<b>Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del periodo</b>	<b>820,250</b>	<b>883,600</b>	<b>-7.2%</b>
<b>Efectivo y equivalentes de efectivo al final del periodo</b>	<b>779,889</b>	<b>1,034,870</b>	<b>-24.6%</b>

(1) Nuestros estados financieros consolidados, para el periodo concluido el 31 de marzo de 2025, aún no están disponibles. Estas cifras son preliminares, basadas en la información con la que contamos a la fecha de la publicación de este reporte de resultados, por lo que están sujetas a cambios. Nuestros resultados finales del periodo pueden variar con respecto a los resultados preliminares presentados en este documento, debido a la finalización de nuestros procedimientos de cierre financiero, los ajustes finales y otros acontecimientos que puedan surgir entre la fecha de este reporte y el momento en que se finalicen los trabajos de preparación de los resultados financieros correspondientes al periodo finalizado el 31 de marzo de 2025, así como sus respectivos procedimientos de revisión.

Durante el 1T 2025, el total de salidas de efectivo por arrendamientos ascendió a US\$111 millones, los cuales se encuentran reconocidos en el flujo de efectivo neto utilizado en actividades de financiamiento.

