



Volaris Reporta Resultados Financieros del Cuarto Trimestre 2025: Margen UAFIDAR de 37.2%

Ciudad de México, México, 27 de abril de 2026 – Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. (NYSE: VLRS y BMV: VOLAR) (“Volaris” o “la Compañía”), la aerolínea de ultra bajo costo que opera en México, Estados Unidos, Centro y Sudamérica, reporta hoy sus resultados financieros auditados del cuarto trimestre y año completo 2025¹.

Enrique Beltranena, Presidente y Director General, dijo: “En 2025, Volaris volvió a demostrar la resiliencia de nuestro modelo de ultra bajo costo y la solidez de nuestra posición en el mercado. Respondimos con rapidez a los cambios en las dinámicas geopolíticas y de la industria, moderando la capacidad para priorizar la rentabilidad, controlando los costos unitarios y manteniendo tarifas bajas para nuestros clientes. Al cierre del año, la mejora en la percepción en la demanda de viaje y la evolución continua de nuestra oferta de productos de bajo costo y baja complejidad, impulsaron mayores ingresos por pasajero y una mayor penetración en segmentos de mayor ingreso.

De cara al 2026, esperamos un crecimiento aproximado del 7% en capacidad, en línea con nuestra estrategia de asignación disciplinada de capacidad, estratégicamente orientada hacia el mercado transfronterizo. Esta perspectiva está respaldada por una reducción significativa en el número de aeronaves en tierra por inspecciones de motores — de 41 en enero, a 25 al cierre del año. Si bien la anticipación de actividades de mantenimiento y mayores provisiones por devolución de aeronaves presionarán temporalmente los costos unitarios al inicio del año, estas medidas proactivas nos ayudarán a restablecer la disponibilidad de la flota con mayor rapidez, mejorar la rentabilidad conforme avance el año y reducir el diferencial entre los márgenes de UAFIDAR y de utilidad de operación en aproximadamente cuatro puntos porcentuales. Confiamos en la siguiente fase de nuestro crecimiento, a medida que continuamos ajustando nuestra red y producto, manteniendo la disciplina operativa y generando valor a largo plazo para los accionistas.”

Datos relevantes del cuarto trimestre 2025

(Todas las cifras se expresan en dólares estadounidenses y se comparan con el 4T 2024, a menos que se indique lo contrario)

- La **utilidad neta** se ubicó en \$5 millones. La utilidad por ADS (American Depositary Shares) fue de \$4 centavos.
- Los **ingresos operativos totales** se ubicaron en \$882 millones, un incremento de 6%.
- Los **ingresos totales en términos de asiento por milla disponible (TRASM** por sus siglas en inglés) se ubicaron en \$9.35 centavos, manteniéndose sin cambio.
- La **capacidad (medida en ASMs)** incrementó 6%, ubicándose en 9.4 mil millones.
- Los **gastos operativos** totalizaron en \$782 millones, comparado con \$718 millones en el año anterior.
- Los **gastos operativos en términos de asiento por milla disponible (CASM** por sus siglas en inglés) incrementaron 3%, situándose en \$8.29 centavos.
- El **costo económico promedio de combustible** incrementó 6%, ubicándose en \$2.65 por galón.
- **CASM ex combustible** incrementó 1%, ubicándose en \$5.76 centavos.
- La **UAFIDAR** se mantuvo relativamente estable, totalizando en \$328 millones.
- **Margen UAFIDAR** de 37.2%, un decremento de 2.4 puntos porcentuales.
- El **efectivo total, equivalentes de efectivo e inversiones a corto plazo** totalizaron en \$774 millones, representando 25% de los ingresos operativos totales de los últimos doce meses.
- La razón de **deuda neta a U12M UAFIDAR**² fue de 3.1x, manteniéndose sin cambio en comparación con el trimestre anterior.

¹ La información financiera, salvo que se indique lo contrario, se presenta de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF).

² Incluye inversiones a corto plazo.



Datos relevantes del año completo 2025

(Todas las cifras se expresan en dólares estadounidenses y se comparan con el año completo 2024, a menos que se indique lo contrario)

- La **pérdida neta** se ubicó en \$104 millones. La pérdida por ADS (American Depositary Shares) fue de \$90 centavos.
- Los **ingresos operativos totales** se ubicaron en \$3,038 millones, una disminución de 3%.
- Los **ingresos totales en términos de asiento por milla disponible (TRASM por sus siglas en inglés)** disminuyeron 9%, ubicándose en \$8.41 centavos.
- La **capacidad (medida en ASMs)** incrementó 6%, ubicándose en 36.1 mil millones.
- Los **gastos operativos** totalizaron en \$2,903 millones, comparado con \$2,729 millones en el año anterior.
- Los **gastos operativos en términos de asiento por milla disponible (CASM por sus siglas en inglés)** se mantuvieron relativamente estables, situándose en \$8.04 centavos.
- El **costo económico promedio de combustible** disminuyó 6%, ubicándose en \$2.59 por galón.
- **CASM ex combustible** incrementó 4%, ubicándose en \$5.58 centavos.
- La **UAFIDAR** totalizó en \$988 millones, un decremento de 13%.
- **Margen UAFIDAR** de 32.5%, un decremento de 3.8 puntos porcentuales.

Resultados operativos y financieros del cuarto trimestre y año completo 2025

(Todas las cifras se expresan en dólares estadounidenses y se comparan con el 4T 2024 y año completo 2024, a menos que se indique lo contrario)

Datos Financieros Consolidados	Cuarto Trimestre			Año Completo		
	2025	2024	Var.	2025	2024	Var.
Ingresos operativos totales (millones)	882	835	5.6%	3,038	3,142	(3.3%)
TRASM (centavos)	9.35	9.35	0.0%	8.41	9.24	(9.0%)
ASMs (millones, itinerado y charter)	9,429	8,930	5.6%	36,118	33,990	6.3%
Factor de ocupación (itinerado, RPMs/ASMs)	85.1%	87.3%	(2.2 pp)	84.3%	86.8%	(2.5 pp)
Pasajeros (miles, itinerado y charter)	8,191	7,848	4.4%	30,995	29,473	5.2%
Flota (final del periodo)	155	143	12	155	143	12
Gastos operativos totales (millones)	782	718	8.9%	2,903	2,729	6.4%
CASM (centavos)	8.29	8.04	3.2%	8.04	8.03	0.1%
CASM ex combustible (centavos)	5.76	5.68	1.4%	5.58	5.40	3.5%
CASM ajustado ex combustible (centavos) ³	5.26	5.25	0.1%	5.12	5.09	0.5%
Utilidad de operación (millones)	100	117	(14.5%)	135	413	(67.3%)
% Margen de utilidad operativa	11.3%	14.0%	(2.7 pp)	4.4%	13.2%	(8.7 pp)
Utilidad (pérdida) neta (millones)	5	46	(89.1%)	(104)	126	N/A
% Margen utilidad (pérdida) neta	0.5%	5.5%	(5.0 pp)	(3.4%)	4.0%	(7.5 pp)
UAFIDAR (millones)	328	331	(0.9%)	988	1,141	(13.4%)
% Margen UAFIDAR	37.2%	39.6%	(2.4 pp)	32.5%	36.3%	(3.8 pp)
Deuda neta a U12M UAFIDAR⁴	3.1x	2.6x	0.5x	3.1x	2.6x	0.5x

Nota: Las cifras están redondeadas para efectos prácticos. Para mayor detalle, consultar indicadores financieros y operativos.

³ Excluye el gasto del combustible, gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo y las ganancias por venta y arrendamiento en vía de regreso.

⁴ Incluye inversiones a corto plazo.



Conciliación del CASM con el CASM ajustado ex combustible:

Reconciliación del CASM	Cuarto Trimestre			Año Completo		
	2025	2024	Var.	2025	2024	Var.
CASM (centavos)	8.29	8.04	3.2%	8.04	8.03	0.1%
Gasto de combustible	(2.53)	(2.36)	7.1%	(2.46)	(2.63)	(6.4%)
CASM ex combustible	5.76	5.68	1.4%	5.58	5.40	3.5%
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo ⁵	(0.61)	(0.58)	5.1%	(0.54)	(0.40)	36.5%
Ganancias por ventas y arrendamiento en vía de regreso	0.11	0.15	(27.6%)	0.08	0.09	(14.3%)
CASM ajustado ex combustible	5.26	5.25	0.1%	5.12	5.09	0.5%

Nota: Las cifras están redondeadas para efectos prácticos. Para mayor detalle, consultar indicadores financieros y operativos.

⁵ Devolución de aeronaves.

Cuarto Trimestre 2025

(Todas las cifras se expresan en dólares estadounidenses y se comparan con el 4T 2024, a menos que se indique lo contrario)

Los **ingresos operativos totales** del trimestre se ubicaron en \$882 millones, incrementando en 5.6%.

La capacidad total, en términos de **millas por asiento disponibles (ASMs por sus siglas en inglés)**, se ubicó en 9.4 mil millones, representando un incremento de 5.6%.

Los **pasajeros** reservados fueron 8.2 millones, un incremento de 4.4%. Los pasajeros nacionales incrementaron un 2.9%, mientras que el número de pasajeros internacionales aumentó un 8.4%.

TRASM se mantuvo sin cambio, posicionándose en \$9.35 centavos, principalmente impulsado por un incremento de 6.1% en los ingresos totales por servicios adicionales por pasajero, ubicándose en \$60.

La tarifa base promedio por pasajero fue de \$47, representando un decremento de 4.4%. Los ingresos operativos totales por pasajero incrementaron 1.2%, ubicándose en \$108. Durante el trimestre, los ingresos por servicios adicionales representaron el 55.9% de los ingresos operativos totales.

El **factor de ocupación** del trimestre alcanzó 85.1%, representando una reducción de 2.2 puntos porcentuales.

Los **gastos operativos totales** fueron de \$782 millones, comparado con \$718 millones en el año anterior.

El **CASM** se ubicó en \$8.29 centavos, representando un incremento de 3.2%.

El **costo económico promedio de combustible** aumentó 5.5%, ubicándose en \$2.65 por galón.

El **CASM ex combustible** incrementó 1.4%, situándose en \$5.76 centavos, reflejando un sólido control de costos a pesar de operar menos ASMs de lo planeado durante el trimestre, así como el impacto de la apreciación del peso mexicano.

El **resultado integral de financiamiento** representó un gasto de \$63 millones, comparado con un gasto de \$76 millones en el mismo periodo del 2024.



El **gasto por impuesto a la utilidad** fue de \$32 millones, comparado con un beneficio de \$5 millones registrado en el cuarto trimestre de 2024.

La **utilidad neta** del trimestre fue de \$5 millones, con una utilidad por ADS de \$4 centavos.

La **UAFIDAR del trimestre** se mantuvo estable en comparación al año anterior, alcanzando \$328 millones. El **margen UAFIDAR** se ubicó en 37.2%, una disminución de 2.4 puntos porcentuales.

Flujo de Efectivo

En el cuarto trimestre, el flujo de efectivo neto proveniente de las actividades operativas y de inversión fue de \$252 millones y de \$2 millones, respectivamente. El flujo de efectivo neto usado en actividades de financiamiento fue de \$280 millones.

Año Completo 2025

(Todas las cifras se expresan en dólares estadounidenses y se comparan con el año completo 2024, a menos que se indique lo contrario)

Los **ingresos operativos totales** del año se ubicaron en \$3,038 millones, una disminución de 3.3%.

La capacidad total, en términos de **millas por asiento disponibles (ASMs)** por sus siglas en inglés, se ubicó en 36.1 mil millones, representando un incremento de 6.3%.

Los **pasajeros** reservados fueron 31.0 millones, un incremento de 5.2%. Los pasajeros nacionales incrementaron un 5.0%, mientras que el número de pasajeros internacionales aumentó un 5.5%.

TRASM disminuyó 9.0%, situándose en \$8.41 centavos, debido a una menor tarifa base promedio y al impacto de una depreciación del 5.0% del peso mexicano. Los ingresos operativos totales por pasajero disminuyeron 8.1%, ubicándose en \$98.

La tarifa base promedio por pasajero fue de \$42, representando una disminución de 18.4%. Los ingresos por servicios adicionales por pasajero incrementaron 1.6%, posicionándose en \$56. Los ingresos por servicios adicionales representaron el 57.1% de los ingresos operativos totales.

El **factor de ocupación** alcanzó 84.3%, representando una reducción de 2.5 puntos porcentuales.

Los **gastos operativos totales** fueron de \$2,903 millones, comparado con \$2,729 millones en el año anterior.

El **CASM** se mantuvo relativamente estable en comparación al 2024, ubicándose en \$8.04 centavos.

El **costo económico promedio de combustible** disminuyó 6.0%, ubicándose en \$2.59 por galón.

El **CASM ex combustible** aumentó 3.5%, situándose en \$5.58 centavos, a pesar de operar menos ASMs de lo planeado durante el año.

El **resultado integral de financiamiento** representó un gasto de \$253 millones, comparado con un gasto de \$231 millones en el 2024.

El **beneficio por impuesto a la utilidad** fue de \$14 millones, comparado con un gasto de \$56 millones registrado en 2024.



Para el año completo 2025, Volaris reportó una **pérdida neta** de \$104 millones, con una pérdida por ADS de \$90 centavos.

La **UAFIDAR** totalizó en \$988 millones, una disminución de 13.4% en comparación al 2024. El **margen UAFIDAR** se ubicó en 32.5%, representando una disminución de 3.8 puntos porcentuales.

Balance General, Liquidez y Asignación de Capital

Al 31 de diciembre de 2025, el efectivo, equivalentes de efectivo e inversiones a corto plazo totalizaron en \$774 millones, representando 25.5% de los ingresos operativos totales de los últimos doce meses.

El flujo de efectivo neto proveniente de las actividades operativas fue de \$750 millones. El flujo de efectivo neto usado en actividades de inversión y de financiamiento fue de \$89 millones y de \$819 millones, respectivamente.

La deuda financiera se ubicó en \$703 millones, un decremento de 13.2% comparado al cierre del 2024, mientras que el total de los pasivos por arrendamiento aumentó 3.0% ubicándose en \$3,153 millones.

La **razón de deuda neta a U12M UAFIDAR**⁶ fue de 3.1x, en línea con el trimestre anterior y comparado con 2.6x al cierre de 2024.

El tipo de cambio promedio del año fue de Ps.19.22 por dólar, reflejando una depreciación de 5.0% del peso mexicano. Al cierre del año, el tipo de cambio fue de Ps. 17.97 por dólar, comparado con Ps. 20.27 al cierre del 2024, reflejando una apreciación de 11.4% del peso mexicano.

⁶ Incluye inversiones a corto plazo.

Guía de Resultados 2026

Para el año completo 2026, la Compañía estima:

	2026	2025 ⁽¹⁾
Guía de Resultados 2026		
Crecimiento de capacidad (ASMs) (A/A)	~7%	6.3%
Margen UAFIDAR	~33%	32.5%
CAPEX ⁽²⁾ (<i>Capital Expenditure</i>)	~\$350 millones	\$251 millones
Tipo de cambio promedio USD/MXN	~Ps. 17.70	Ps. 19.22
Precio promedio del combustible (Costa del Golfo de los Estados Unidos)	\$2.10 a \$2.20	\$2.12

(1) Para conveniencia del lector se incluyen las cifras reportadas en el 2025.

(2) CAPEX neto de financiamiento de pagos anticipados para compra aeronaves.

Para el primer trimestre 2026, la Compañía estima:

	1T'26	1T'25 ⁽³⁾
Guía de Resultados 1T'26		
Crecimiento de capacidad (ASMs) (A/A)	~3%	6.3%
Ingresos operativos totales por ASM (TRASM)	~\$8.50 centavos	\$7.76 centavos
CASM ex combustible	~\$6.00 centavos	\$5.40 centavos
Margen UAFIDAR	~25%	29.9%
Tipo de cambio promedio USD/MXN	~Ps. 17.50	Ps. 20.42
Precio promedio del combustible (Costa del Golfo de los Estados Unidos)	~\$2.20	\$2.22

(3) Para conveniencia del lector se incluyen las cifras reportadas en el 1T'25.

Las proyecciones para el año completo y primer trimestre del 2026 antes presentadas incluyen la compensación que Volaris espera recibir conforme al acuerdo celebrado con Pratt & Whitney con base en el estimado de aeronaves que permanecerán en tierra como resultado de la inspección de los motores GTF.

Las proyecciones de la Compañía están sujetas a interrupciones, factores macroeconómicos o cualquier otro impacto negativo inesperado que pudieran afectar su negocio y se basan en una serie de supuestos, incluidos los anteriores, que están sujetos a cambios y pueden estar fuera del control de la Compañía y su equipo directivo. Si los resultados reales difieren de estos supuestos, las expectativas de la Compañía pueden cambiar. No hay garantías de que Volaris alcance estos resultados.



Flota

Durante el cuarto trimestre, Volaris retiró su última aeronave A319ceo y una A320ceo. La Compañía agregó tres A320neo's y dos A321neo's a su flota, elevando el número total de aeronaves a 155. Al cierre del año, la flota de Volaris tenía una edad promedio de 6.6 años y una capacidad de asientos promedio de 199 pasajeros por avión. Del total de la flota, el 66% de las aeronaves son modelos New Engine Option (NEO).

Flota Total	Cuarto Trimestre			Tercer Trimestre	
	2025	2024	Var.	2025	Var.
CEO					
A319	0	3	(3)	1	(1)
A320	43	44	(1)	44	(1)
A321	10	10	-	10	-
NEO					
A320	64	53	11	61	3
A321	38	33	5	36	2
Total de aeronaves al final del periodo	155	143	12	152	3

Propuesta de un Nuevo Grupo de Aerolíneas

En diciembre de 2025, Volaris anunció la propuesta de la creación de un nuevo grupo mexicano de aerolíneas con Viva, con el objetivo de ampliar el acceso al transporte aéreo de bajo costo en toda la región y fortalecer la industria de la aviación en México. El grupo de aerolíneas permitiría que dos operadores de ultra bajo costo con redes complementarias y propuestas de valor compartidas para los clientes, amplíen el acceso a soluciones de viaje punto a punto, mientras conservan de forma independiente sus certificados de operación y sus marcas, preservando las opciones existentes para los pasajeros. Se prevé que la transacción se concrete en 2026, sujeto a las aprobaciones regulatorias habituales y a las condiciones de cierre correspondientes. Para más información, visite www.anunciovivayvolaris.com.



Contacto Relación con Inversionistas

Liliana Juárez / lr@volaris.com

Contacto Medios

Ricardo Flores / rflores@gcya.net

Sobre Volaris

*Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. ("Volaris" o "la Compañía") (NYSE: VLRS y BMV: VOLAR), es una aerolínea de ultra bajo costo, con operaciones punto a punto, que sirve a México, Estados Unidos, Centro y Sudamérica. Volaris ofrece tarifas bajas con el fin de construir su mercado, proporcionando un servicio de calidad y una amplia oferta al cliente. Desde el inicio de sus operaciones en marzo de 2006, Volaris ha aumentado sus rutas de 5 a más de 244 y su flota de 4 a 156 aviones. Volaris ofrece más de 500 segmentos de vuelo diarios en rutas que conectan 46 ciudades de México y 29 ciudades de Estados Unidos, Centro y Sudamérica, con una de las flotas más jóvenes de México. Volaris se dirige a pasajeros que visitan a amigos y familiares, de negocios y de placer conscientes de los costos en México, Estados Unidos, Centro y Sudamérica. Para más información, visite: ir.volaris.com. Volaris publica de manera cotidiana información que pudiera ser importante para sus inversionistas en su página web de relación con inversionistas. La Compañía invita a sus inversionistas y potenciales inversionistas a consultar regularmente la página web de Volaris para información importante de Volaris.

Declaraciones a futuro

Las revelaciones en este comunicado contienen varias declaraciones a futuro dentro del significado de la Sección 27A de la Securities Act de 1933, según ha sido modificada, y la Sección 21E de las Securities Exchange Act de 1934, según ha sido modificada, que representan las expectativas, creencias o proyecciones de la Compañía de evento futuros y tendencias financieras que afectan la situación financiera de nuestro negocio. Cuando se utilizan en este comunicado las palabras "espera", "pretende" "estima", "predice", "planea", "anticipa", "indica", "cree", "prevé", "guía", "potencia", "vislumbra", "podría", "continúa", "podrá", "debería", "busca", "objetivos" y expresiones similares tienen la intención de identificar declaraciones prospectivas. Del mismo modo, las declaraciones que describen los objetivos, planes o metas de la Compañía, o las acciones que ésta podrá tomar en el futuro, son declaraciones prospectivas. Las declaraciones a futuro incluyen, sin limitación, declaraciones de la Compañía respecto a sus proyecciones, la expectativa de recibir cierta compensación en relación con la remoción de los motores GTF y la ejecución anticipada de su plan de negocios y el enfoque de prioridades para 2025. Las declaraciones a futuro no deben leerse como una garantía o garantía de desempeño o resultados futuros, y no necesariamente serán indicaciones precisas de los tiempos en que se logrará dicho desempeño o resultados. Las declaraciones a futuro se basan en la información disponible en el momento en que se hacen esas declaraciones, y/o la creencia de buena fe de la gerencia con respecto a eventos futuros, las cuales están sujetas a riesgos e incertidumbre, que podrían causar que el desempeño o los resultados reales difirieran materialmente de los expresados o sugeridos por las declaraciones a futuro. Las declaraciones a futuro están sujetas a una serie de factores que podría causar que los resultados reales de la Compañía difirieran materialmente de las expectativas de la Compañía, incluyendo el entorno competitivo en la industria de la aviación, la capacidad de la empresa para mantener los costos bajos, los cambios en los costos de combustible, el impacto de las condiciones económicas globales sobre el comportamiento del cliente, la capacidad de la empresa para generar otros ingresos por servicios adicionales y regulación gubernamental. Información adicional sobre estos y otros factores está contenida en los registros de la Compañía en las comisiones de valores. Todas nuestras declaraciones a futuro, o de las personas que actúan en nuestro nombre, están expresamente soportadas en su totalidad por las declaraciones de advertencia establecidas anteriormente. Las declaraciones a futuro solo se refieren a la fecha de este comunicado. No se debe confiar excesivamente en ninguna declaración a futuro. No asumimos ninguna obligación de actualizar las declaraciones a futuro para reflejar los resultados reales, los cambios en los supuestos o los cambios en otros factores que afectan la información a futuro, excepto en la medida requerida por la ley aplicable. Si actualizamos una o más declaraciones a futuro, no debe deducirse que haremos actualizaciones adicionales con respecto a esas u otras declaraciones a futuro.

Información complementaria sobre las medidas no basadas en NIIF

Evaluamos nuestro rendimiento financiero utilizando varias medidas financieras que no son medidas de rendimiento según las Normas Internacionales de Información Financiera ("medidas no NIIF"). Estas medidas no basadas en las NIIF incluyen el CASM, el CASM ex combustible, el CASM ajustado ex combustible, el UAFIDAR, la relación entre la deuda neta a U12M UAFIDAR y Efectivo total, equivalentes de efectivo e inversiones a corto plazo. Definimos el CASM como el total de gastos operativos por asiento-milla disponible, excluyendo los gastos de combustible. Definimos el CASM ex combustible como el total de gastos operativos por asiento-milla disponible, excluyendo los gastos del combustible, gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo y las ganancias por venta y arrendamiento en vía de regreso de aeronaves y motores. Definimos el UAFIDAR como las utilidades, impuestos, depreciación y amortización, depreciación de activos por derechos de uso y gastos de arrendamiento variable de aviones y motores. Definimos la deuda neta en relación con el UAFIDAR de los últimos doce meses como la deuda neta dividida por el UAFIDAR de los últimos doce meses. Definimos Efectivo total, equivalentes de efectivo, e inversiones a corto plazo como la suma de efectivo, equivalentes de efectivo e inversiones a corto plazo.

Estas medidas no basadas en las NIIF se proporcionan únicamente como información complementaria a la información financiera presentada en este comunicado que se calcula y presenta de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera ("NIIF"), porque creemos que, junto con la información financiera según las NIIF, proporcionan información útil para que la dirección, los analistas y los inversores entiendan en general nuestro rendimiento operativo.

Dado que las medidas no basadas en las NIIF no se calculan de acuerdo con las NIIF, no deben considerarse superiores a las medidas relacionadas con las NIIF que se presentan en este comunicado, ni pretenden sustituirlas, y pueden no ser iguales o comparables a las medidas de título similar presentadas por otras empresas debido a posibles diferencias en el método de cálculo y en las partidas que se ajustan.

Invitamos a los inversionistas a que revisen nuestros estados financieros y otros documentos presentados ante la Comisión Nacional Bancaria y de Valores y a la Bolsa Mexicana de Valores en su totalidad para obtener información adicional sobre la empresa y a que no se basen en una sola medida financiera.

Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias

Indicadores Financieros y Operativos

Cifras no auditadas (En dólares estadounidenses a menos que se indique lo contrario)	Tres meses terminados el 31 de diciembre de 2025	Tres meses terminados el 31 de diciembre de 2024	Variación
Ingresos operativos totales (millones)	882	835	5.6%
Gastos operativos totales (millones)	782	718	8.9%
Utilidad de operación (millones)	100	117	(14.5%)
Margen de utilidad operativa	11.3%	14.0%	(2.7 pp)
Depreciación y amortización (millones)	170	162	4.9%
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo (millones)	58	52	11.5%
Utilidad neta (millones)	5	46	(89.1%)
Margen de utilidad neta	0.5%	5.5%	(5.0 pp)
Utilidad por acción ⁽¹⁾:			
Básica	0.00	0.04	(90.9%)
Diluida	0.00	0.04	(90.9%)
Utilidad por ADS [*]:			
Básica	0.04	0.40	(90.9%)
Diluida	0.04	0.39	(90.9%)
Promedio ponderado de acciones en circulación:			
Básica	1,148,703,510	1,150,123,382	(0.1%)
Diluida	1,148,703,510	1,165,507,122	(0.4%)
Indicadores Financieros			
Ingresos operativos totales por ASM (TRASM) (centavos) ⁽²⁾	9.35	9.35	0.0%
Tarifa base promedio por pasajero	47	50	(4.4%)
Ingresos totales por servicios adicionales por pasajero ⁽³⁾	60	57	6.1%
Total de ingresos operativos por pasajero	108	106	1.2%
Gastos operativos por ASM (CASM) (centavos) ⁽²⁾	8.29	8.04	3.2%
CASM ex combustible (centavos) ⁽²⁾	5.76	5.68	1.4%
CASM ajustado ex combustible (centavos) ^{(2) (4)}	5.26	5.25	0.1%
Indicadores Operativos			
Asientos disponibles por milla (ASMs) (millones) ⁽²⁾	9,429	8,930	5.6%
Doméstico	5,307	5,193	2.2%
Internacional	4,122	3,737	10.3%
Pasajero por milla (RPMs) (millones) ⁽²⁾	8,019	7,796	2.9%
Doméstico	4,764	4,762	0.0%
Internacional	3,256	3,034	7.3%
Factor de ocupación ⁽⁵⁾	85.1%	87.3%	(2.2 pp)
Doméstico	89.8%	91.7%	(1.9 pp)
Internacional	79.0%	81.2%	(2.2 pp)
Pasajeros reservados (miles) ⁽²⁾	8,191	7,848	4.4%
Doméstico	5,911	5,745	2.9%
Internacional	2,280	2,103	8.4%
Despegues ⁽²⁾	49,465	45,566	8.6%
Horas bloque ⁽²⁾	125,867	118,050	6.6%
Aeronaves al final del periodo	155	143	12
Utilización diaria promedio por aeronave (horas bloque)	12.36	13.13	(5.9%)
Galones de combustible provisionados (millones)	89.62	83.39	7.5%
Costo económico promedio de combustible por galón ⁽⁶⁾	2.65	2.51	5.5%
Tipo de cambio promedio	18.31	20.07	(8.7%)
Tipo de cambio al final del periodo	17.97	20.27	(11.4%)

*Cada ADS representa diez CPOs y cada CPO representa una participación financiera en una acción de la Serie A

(1) La pérdida o utilidad básica y diluida por acción se calcula conforme a la NIC 33. La pérdida o utilidad por acción básica se calcula dividiendo la pérdida o utilidad neta entre el número promedio de acciones en circulación (excluyendo acciones en tesorería). La pérdida o utilidad por acción diluida se calcula dividiendo la pérdida o utilidad neta entre el número promedio de acciones en circulación ajustado por efectos dilutivos.

(2) Incluye itinerado y charter

(3) Incluye "Otros ingresos de pasajeros" e "Ingresos no relacionados con los ingresos de pasajeros"

(4) Excluye el gasto de combustible, gasto de arrendamientos variables de equipo de vuelo y ganancias por venta y arrendamiento en vía de regreso

(5) Incluye itinerado

(6) No incluye IVA no acreditable

Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias

Indicadores Financieros y Operativos

Cifras no auditadas (En dólares estadounidenses a menos que se indique lo contrario)	Doce meses terminados el 31 de diciembre de 2025	Doce meses terminados el 31 de diciembre de 2024	Variación
Ingresos operativos totales (millones)	3,038	3,142	(3.3%)
Gastos operativos totales (millones)	2,903	2,729	6.4%
Utilidad de operación (millones)	135	413	(67.3%)
Margen de utilidad operativa	4.4%	13.2%	(8.7 pp)
Depreciación y amortización (millones)	657	593	10.8%
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo (millones)	196	135	45.2%
(Pérdida) utilidad neta (millones)	(104)	126	N/A
Margen de (pérdida) utilidad neta	(3.4%)	4.0%	(7.5 pp)
(Pérdida) utilidad por acción ⁽¹⁾:			
Básica	(0.09)	0.11	N/A
Diluida	(0.09)	0.11	N/A
(Pérdida) utilidad por ADS *:			
Básica	(0.90)	1.10	N/A
Diluida	(0.90)	1.08	N/A
Promedio ponderado de acciones en circulación:			
Básica	1,149,207,934	1,150,743,230	(0.1%)
Diluida	1,149,207,934	1,165,858,647	(0.4%)
Indicadores Financieros			
Ingresos operativos totales por ASM (TRASM) (centavos) ⁽²⁾	8.41	9.24	(9.0%)
Tarifa base promedio por pasajero	42	51	(18.4%)
Ingresos totales por servicios adicionales por pasajero ⁽³⁾	56	55	1.6%
Total de ingresos operativos por pasajero	98	107	(8.1%)
Gastos operativos por ASM (CASM) (centavos) ⁽²⁾	8.04	8.03	0.1%
CASM ex combustible (centavos) ⁽²⁾	5.58	5.40	3.5%
CASM ajustado ex combustible (centavos) ^{(2) (4)}	5.12	5.09	0.5%
Indicadores Operativos			
Asientos disponibles por milla (ASMs) (millones) ⁽²⁾	36,118	33,990	6.3%
Doméstico	20,927	20,030	4.5%
Internacional	15,191	13,960	8.8%
Pasajero por milla (RPMs) (millones) ⁽²⁾	30,453	29,505	3.2%
Doméstico	18,617	18,161	2.5%
Internacional	11,836	11,344	4.3%
Factor de ocupación ⁽⁵⁾	84.3%	86.8%	(2.5 pp)
Doméstico	89.0%	90.7%	(1.7 pp)
Internacional	77.9%	81.3%	(3.3 pp)
Pasajeros reservados (miles) ⁽²⁾	30,995	29,473	5.2%
Doméstico	22,799	21,705	5.0%
Internacional	8,195	7,768	5.5%
Despegues ⁽²⁾	188,848	173,209	9.0%
Horas bloque ⁽²⁾	481,472	451,822	6.6%
Aeronaves al final del año	155	143	12
Utilización diaria promedio por aeronave (horas bloque)	12.76	13.03	(2.1%)
Galones de combustible provisionados (millones)	339.96	322.70	5.3%
Costo económico promedio de combustible por galón ⁽⁶⁾	2.59	2.75	(6.0%)
Tipo de cambio promedio	19.22	18.30	5.0%
Tipo de cambio al final del año	17.97	20.27	(11.4%)

*Cada ADS representa diez CPOs y cada CPO representa una participación financiera en una acción de la Serie A

(1) La pérdida o utilidad básica y diluida por acción se calcula conforme a la NIC 33. La pérdida o utilidad por acción básica se calcula dividiendo la pérdida o utilidad neta entre el número promedio de acciones en circulación (excluyendo acciones en tesorería). La pérdida o utilidad por acción diluida se calcula dividiendo la pérdida o utilidad neta entre el número promedio de acciones en circulación ajustado por efectos dilutivos.

(2) Incluye itinerado y charter

(3) Incluye "Otros ingresos de pasajeros" e "Ingresos no relacionados con los ingresos de pasajeros"

(4) Excluye el gasto de combustible, gasto de arrendamientos variables de equipo de vuelo y ganancias por venta y arrendamiento en vía de regreso

(5) Incluye itinerado

(6) No incluye IVA no acreditable

Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias

Estados Consolidados de Resultados

Cifras no auditadas (En millones de dólares estadounidenses)	Tres meses terminados el 31 de diciembre de 2025	Tres meses terminados el 31 de diciembre de 2024	Variación
Ingresos operativos:			
Ingresos pasajero	838	803	4.4%
Ingresos por tarifa	389	390	(0.3%)
Otros ingresos de pasajero	449	413	8.7%
Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero	44	32	37.5%
Carga	6	5	20.0%
Otros ingresos no relacionados con el ingreso pasajero	38	27	40.7%
Total de ingresos operativos	882	835	5.6%
Otros ingresos operativos	(59)	(64)	(7.8%)
Gasto total de combustible	239	211	13.3%
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo	58	52	11.5%
Salarios y beneficios	119	112	6.3%
Gastos de navegación, aterrizaje y despegue	150	127	18.1%
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	41	36	13.9%
Gastos de mantenimiento	35	28	25.0%
Depreciación y amortización	53	52	1.9%
Depreciación de activos por derecho de uso	117	110	6.4%
Otros gastos operativos	29	54	(46.3%)
Total de gastos operativos	782	718	8.9%
Utilidad de operación	100	117	(14.5%)
Ingresos financieros	13	13	0.0%
Costos financieros	(82)	(86)	(4.7%)
Utilidad (pérdida) cambiaria, neta	6	(3)	N/A
Resultado integral de financiamiento	(63)	(76)	(17.1%)
Utilidad antes de impuesto a la utilidad	37	41	(9.8%)
(Gasto) beneficio de impuesto a la utilidad	(32)	5	N/A
Utilidad neta	5	46	(89.1%)

Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias

Estados Consolidados de Resultados

Cifras auditadas (En millones de dólares estadounidenses)	Doce meses terminados el 31 de diciembre de 2025	Doce meses terminados el 31 de diciembre de 2024	Variación
Ingresos operativos:			
Ingresos pasajero	2,883	3,010	(4.2%)
Ingresos por tarifa	1,302	1,517	(14.2%)
Otros ingresos de pasajero	1,581	1,493	5.9%
Ingresos no relacionados con el ingreso de pasajero	155	132	17.4%
Carga	21	21	0.0%
Otros ingresos no relacionados con el ingreso pasajero	134	111	20.7%
Total de ingresos operativos	3,038	3,142	(3.3%)
Otros ingresos operativos	(222)	(206)	7.8%
Gasto total de combustible	886	894	(0.9%)
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo	196	135	45.2%
Salarios y beneficios	451	411	9.7%
Gastos de navegación, aterrizaje y despegue	544	493	10.3%
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	144	169	(14.8%)
Gastos de mantenimiento	130	100	30.0%
Depreciación y amortización	208	183	13.7%
Depreciación de activos por derecho de uso	449	410	9.5%
Otros gastos operativos	117	140	(16.4%)
Total de gastos operativos	2,903	2,729	6.4%
Utilidad de operación	135	413	(67.3%)
Ingresos financieros	48	49	(2.0%)
Costos financieros	(314)	(294)	6.8%
Utilidad cambiaria, neta	13	14	(7.1%)
Resultado integral de financiamiento	(253)	(231)	9.5%
(Pérdida) utilidad antes de impuesto a la utilidad	(118)	182	N/A
Beneficio (gasto) de impuesto a la utilidad	14	(56)	N/A
(Pérdida) utilidad neta	(104)	126	N/A

Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias

Conciliación de ingresos totales por servicios adicionales por pasajero

La siguiente tabla proporciona detalles adicionales sobre los componentes del ingreso total por servicios adicionales del trimestre:

Cifras no auditadas (En millones de dólares estadounidenses)	Tres meses terminados el 31 de diciembre de 2025	Tres meses terminados el 31 de diciembre de 2024	Variación
Otros ingresos de pasajeros	449	413	8.7%
Ingresos no relacionados con los ingresos de pasajeros	44	32	37.5%
Ingresos totales por servicios adicionales	493	445	10.8%
Pasajeros reservados (miles) ⁽¹⁾	8,191	7,848	4.4%
Ingresos totales por servicios adicionales por pasajero	60	57	6.1%

(1) Incluye itinerado más charter.

Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias

Conciliación de ingresos totales por servicios adicionales por pasajero

La siguiente tabla proporciona detalles adicionales sobre los componentes del ingreso total por servicios adicionales para el año completo:

Cifras auditadas (En millones de dólares estadounidenses)	Doce meses terminados el 31 de diciembre de 2025	Doce meses terminados el 31 de diciembre de 2024	Variación
Otros ingresos de pasajeros	1,581	1,493	5.9%
Ingresos no relacionados con los ingresos de pasajeros	155	132	17.4%
Ingresos totales por servicios adicionales	1,736	1,625	6.8%
Pasajeros reservados (miles) ⁽¹⁾	30,995	29,473	5.2%
Ingresos totales por servicios adicionales por pasajero	56	55	1.6%

(1) Incluye itinerado más charter.

Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias

Estados Consolidados de Posición Financiera

Cifras auditadas (En millones de dólares estadounidenses)	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
Activos		
Efectivo y equivalentes de efectivo	754	908
Inversiones a corto plazo	20	46
Total de efectivo y equivalentes de efectivo e inversiones a corto plazo (1)	774	954
Cuentas por cobrar, neto	262	139
Inventarios	17	17
Depósitos en garantía	278	227
Instrumentos financieros derivados	-	-
Pagos anticipados y otros activos circulantes	63	45
Total del activo circulante	1,394	1,382
Activos por derecho de uso	2,531	2,470
Refacciones rotables, mobiliario y equipo, neto	948	1,070
Activos intangibles, neto	38	26
Instrumentos financieros derivados	-	-
Impuesto a la utilidad diferido	360	286
Depósitos en garantía	341	426
Otros activos a largo plazo	25	43
Total del activo no circulante	4,243	4,321
Total del activo	5,637	5,703
Pasivos y patrimonio		
Ventas de transportación no volada	361	343
Cuentas por pagar	192	164
Pasivos acumulados	269	222
Otros impuestos y contribuciones por pagar	269	274
Impuestos a la utilidad por pagar	11	29
Deuda financiera	262	284
Pasivos por arrendamiento	409	391
Otros pasivos	143	63
Total del pasivo a corto plazo	1,916	1,770
Deuda financiera	441	526
Pasivos acumulados	7	8
Beneficios a empleados	15	13
Impuesto a la utilidad diferido	12	18
Pasivos por arrendamiento	2,744	2,670
Otros pasivos	238	333
Total del pasivo a largo plazo	3,457	3,568
Total del pasivo	5,373	5,338
Patrimonio		
Capital social	248	248
Acciones en tesorería	(13)	(13)
Aportaciones para futuros aumentos de capital	-	-
Reserva legal	17	17
Resultado por prima en suscripción de acciones	283	283
Déficit acumulado	(126)	(22)
Pérdidas acumuladas de otras partidas integrales	(145)	(148)
Total del patrimonio	264	365
Total del pasivo y patrimonio	5,637	5,703

(1) Medida no basada en GAAP, no auditadas

Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias

Estados Consolidados de Flujo de Efectivo – Información de Flujo de Efectivo

Cifras no auditadas (En millones de dólares estadounidenses)	Tres meses terminados el 31 de diciembre de 2025	Tres meses terminados el 31 de diciembre de 2024
Flujos netos de efectivo provenientes de actividades de operación	252	308
Flujos netos de efectivo provenientes de (utilizados en) actividades de inversión	2	(85)
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de financiamiento*	(280)	(98)
(Disminución) aumento de efectivo y equivalentes de efectivo	(26)	125
Diferencias netas por tipo de cambio en el efectivo	1	(1)
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del periodo.	779	784
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del periodo	754	908

*Incluye pago por arrendamiento de aeronaves por valor de \$165 millones y \$152 millones para el periodo de tres meses finalizado el 31 de diciembre de 2025 y 2024, respectivamente.

Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias

Estados Consolidados de Flujo de Efectivo – Información de Flujo de Efectivo

Cifras auditadas (En millones de dólares estadounidenses)	Doce meses terminados el 31 de diciembre de 2025	Doce meses terminados el 31 de diciembre de 2024
Flujos netos de efectivo provenientes de actividades de operación	750	1,090
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión	(89)	(472)
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de financiamiento*	(819)	(472)
(Disminución) incremento de efectivo y equivalentes de efectivo	(158)	146
Diferencias netas por tipo de cambio en el efectivo	4	(12)
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del año	908	774
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del año	754	908

*Incluye pago por arrendamiento de aeronaves por valor de \$631 millones y \$583 millones para el periodo de doce meses finalizado el 31 de diciembre de 2025 y 2024, respectivamente.