

26 de agosto de 2026

Sector de Aerolíneas en México

Entorno Retador Presiona el Desempeño de las Aerolíneas Mexicanas; Prevalece su Estabilidad Financiera

Instrumentos de Deuda

Calificación Actual

VIVAACB 22L	'AAA/M (e)'	Persp. Estable
VOLARCB 21L	'AAA/M (e)'	Persp. Estable
VOLARCB 23	'AAA/M (e)'	Persp. Estable
Programa CP Viva Aerobus	'1/M' -	

Analistas

Jonathan Félix Gaxiola
T (52 81) 1936 6692 Ext.107
M jonathan.felix@verum.mx

Luis Mauricio Quintero Padilla
T (52 81) 1936 6692 Ext. 109
M mauricio.quintero@verum.mx

Daniel Martínez Flores
T (52 81) 1936 6692 Ext. 104
M daniel.martinez@verum.mx

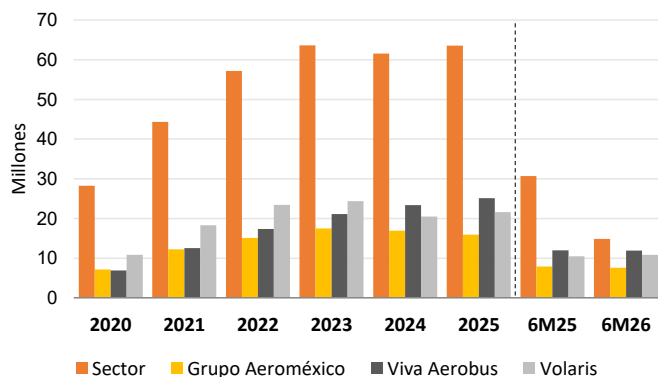
Panorama del Sector Aerolíneas

2026 ha representado un entorno retador para las aerolíneas mexicanas, principalmente por las presiones sobre su estructura de costos; el precio de la turbosina pagado por las aerolíneas aumentó entre 70% y 80% anual durante el 2T26 ante el escalamiento de las tensiones geopolíticas en Medio Oriente. Lo anterior se ha presentado en un contexto de limitado crecimiento económico y de comportamientos diferenciados entre los mercados nacional e internacional. En consecuencia, las tres emisoras públicas del sector (Grupo Aeroméxico, Volaris y Viva Aerobus) registraron reducciones en la generación de EBITDA y pérdidas netas acumuladas en los primeros seis meses de 2026 por un total aproximado de USD\$379 millones, a pesar de haber alcanzado ingresos récord apoyados en tarifas más altas. Favorablemente, los niveles de apalancamiento de las compañías (Deuda neta / EBITDA) permanecen relativamente controlados.

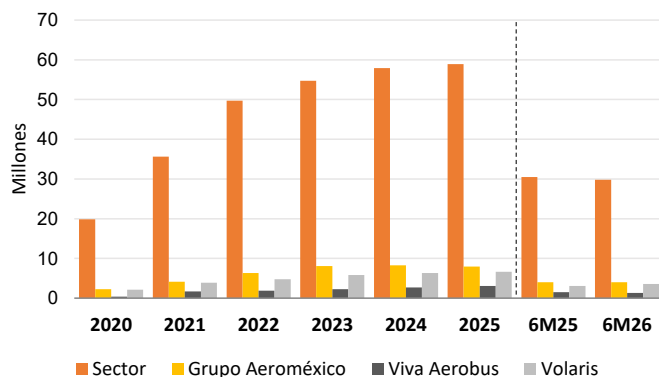
La demanda, por su parte, no ha mostrado crecimiento. En los primeros seis meses del año, el transporte aéreo regular movilizó 60.6 millones de pasajeros: 30.7 millones en vuelos nacionales y 29.8 millones en internacionales. Este nivel de tráfico no muestra avances respecto al mismo periodo de 2025 (61.2 millones de pasajeros totales). La Copa Mundial de la FIFA 2026, que se anticipaba como catalizador del tráfico, tuvo beneficios menores a lo esperado.

En opinión de PCR Verum, los factores a monitorear durante el resto del año son la trayectoria del precio del petróleo, la capacidad de trasladar costos a tarifas sin afectar la demanda, la disponibilidad de flota y la evolución del tipo de cambio.

Pasajeros Transportados (Nacionales)



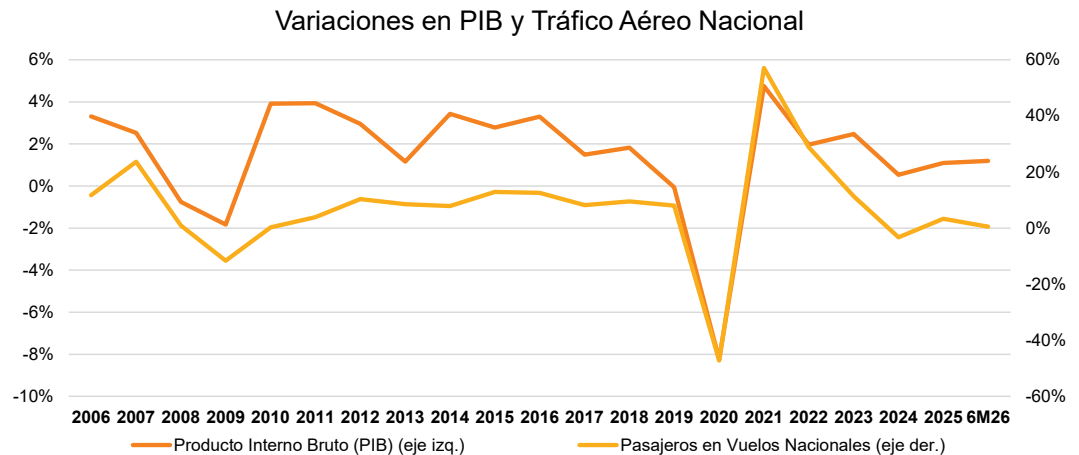
Pasajeros Transportados (Internacionales)



Durante los 6M26, las principales aerolíneas mexicanas mostraron estrategias diferenciadas en el manejo de su capacidad operativa. Grupo Aeroméxico mantuvo prácticamente sin cambios sus asientos-milla disponibles (ASM), conservando una orientación relevante hacia rutas internacionales (34.8% de sus pasajeros totales) y hacia el segmento de negocios en el mercado doméstico (65.2% restante). Por su parte, Volaris incrementó ligeramente su capacidad y mostró un mayor dinamismo en el segmento internacional; durante el semestre transportó aproximadamente 14.4 millones de pasajeros, 5.9% más que en los 6M25, con crecimientos de 3.4% en pasajeros nacionales y 14.7% en internacionales. En contraste, Viva Aerobus redujo su capacidad operativa y continuó concentrando sus operaciones en el mercado mexicano (89.9% de sus pasajeros), registrando una disminución anual de 1.7% en pasajeros transportados (nacional: -0.5%; internacional: -11.3%), después de varios periodos de elevados crecimientos por su acelerada penetración de mercado.

Actividad Económica: Recuperación Moderada

Un mayor crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB) suele traducirse en una mayor demanda de transporte aéreo. De acuerdo con estimaciones del INEGI, el PIB de México aumentó 1.2% durante enero-junio de 2026 respecto al mismo periodo del año anterior. En particular, durante el segundo trimestre la actividad económica creció 1.5% respecto al trimestre inmediato anterior y 2.1% a tasa anual, revirtiendo la contracción observada al inicio del año.

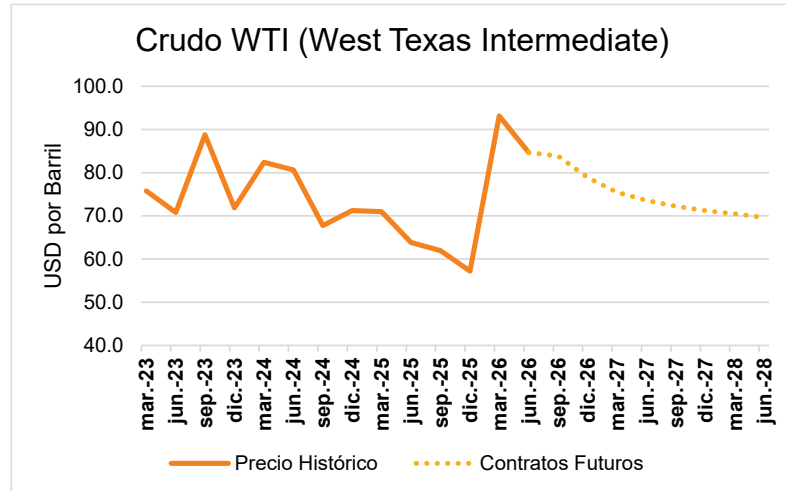


Turbosina: Factor Dominante del Año

El precio del petróleo ha mostrado una elevada volatilidad, lo que ha incrementado la presión sobre la estructura de costos de las aerolíneas al ser este su principal insumo. El WTI superó los USD\$100 por barril durante mayo y posteriormente descendió a niveles de USD\$70-75 por barril al cierre de junio, reflejando cambios relevantes en las condiciones del mercado energético. En este contexto, los elevados precios observados durante parte del semestre limitaron los beneficios que el sector había obtenido en periodos anteriores por menores precios. Si bien las expectativas apuntan a una moderación de los precios internacionales del petróleo, el combustible continuará

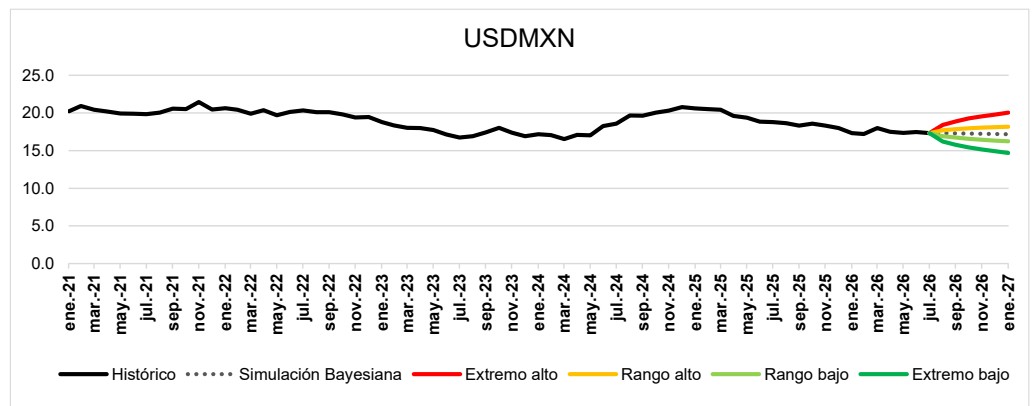


representando uno de los principales factores de riesgo para la rentabilidad de las aerolíneas.



Tipo de Cambio como Atenuante

En contraste con el choque petrolero, la fortaleza del peso mexicano ha significado un atenuante parcial. Dado que más del 50% de la estructura de costos está denominada en dólares (combustible, arrendamientos, mantenimiento, refacciones, seguros y otros), una apreciación del peso mexicano frente al dólar compensa parcialmente el encarecimiento del combustible. En caso contrario, de existir una depreciación de la moneda mexicana podría ejercer presión sobre los márgenes operativos, particularmente cuando las compañías no logran trasladar el incremento en costos a las tarifas. Esta exposición se mitiga mediante los ingresos denominados en dólares provenientes de rutas internacionales, así como a través de estrategias de cobertura cambiaria.



Disponibilidad de Flota y Retrasos de Entrega

En materia operativa, persistieron los retos relacionados con la disponibilidad de aeronaves, derivados de las inspecciones programadas de motores Pratt & Whitney que afectan particularmente a Volaris y Viva Aerobus, así como los retrasos en las



entregas de aeronaves por parte de Boeing a Grupo Aeroméxico. Ante este entorno, las aerolíneas han mantenido estrategias orientadas a optimizar la utilización de su flota, extender contratos de arrendamiento, incorporar gradualmente nuevas aeronaves y ajustar la asignación de su capacidad.

Emisiones Estructuradas Conservan Sobresaliente Calidad Crediticia

No obstante el deterioro operativo, PCR Verum destaca que las emisiones estructuradas del sector (VIVAACB 22L, VOLARCB 21L y VOLARCB 23) mantienen coberturas del servicio de la deuda superiores a 10.0 veces, fondos de reserva y mecanismos de retención de efectivo, por lo que su calidad crediticia de 'AAA/M (e)' con Perspectiva 'Estable' se mantiene. Estas emisiones se encuentran respaldadas por los derechos de cobro derivados de la venta de boletos de avión liquidados mediante tarjetas de crédito.

La Perspectiva 'Estable' sobre estas calificaciones considera que las emisiones continúan mostrando una sobresaliente capacidad de pago, aun en un entorno retador para las compañías. Estimamos que estas características se mantendrán durante la vida remanente de las transacciones.

Clave de Pizarra	VIVAACB 22L	VOLARCB 21L	VOLARCB 23
Calificación Actual	'AAA/M (e)'	'AAA/M (e)'	'AAA/M (e)'
Calificación Inicial	'AA/M (e)'	'AA+/M (e)'	'AA+/M (e)'
Perspectiva	Persp. Estable	Persp. Estable	Persp. Estable
Monto Emitido	Ps\$1,000,000,000	Ps\$1,500,000,000	Ps\$1,500,000,000
Tasa de Interés	TIIE28 + 2.20%	TIIE28 + 2.00%	TIIE28 + 1.75%
Fecha de Emisión	nov-22	oct-21	sep-23
Plazo Legal	60 meses	60 meses	60 meses
Inicio de Amortización Objetivo	dic-25	nov-23	oct-26
Reserva de Intereses (meses)	6	6	6

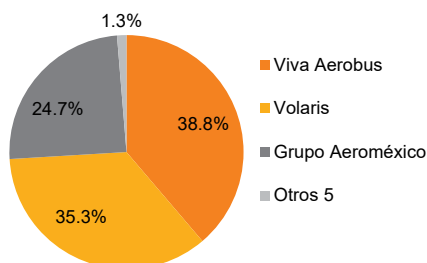
Participación de Mercado

Participación de Mercado Nacional

En los primeros seis meses de 2026, Viva Aerobus consolidó su liderazgo en el mercado doméstico al alcanzar una participación de 38.8% equivalente a 11.9 millones de pasajeros transportados (2025: 39.5%, 25.1 millones). Este desempeño refleja la continuidad de su estrategia enfocada en la penetración del mercado nacional y en el fortalecimiento de su presencia dentro del segmento de bajo costo.

Volaris se mantuvo como el segundo participante más relevante, con una participación de 35.3% y 10.8 millones de pasajeros transportados (2025: 34.0%, 21.6 millones). Si bien incrementó el volumen de pasajeros respecto a 6M25, continuó destinando una

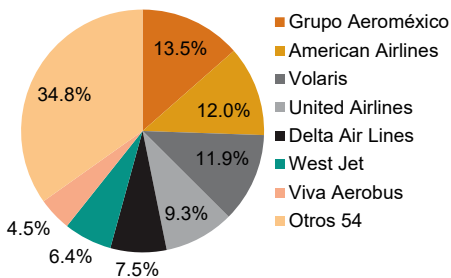
Mercado Doméstico (6M26)



parte importante de su capacidad al mercado internacional, donde mantiene una presencia relevante.

Por su parte, Grupo Aeroméxico alcanzó una participación de 24.7% en el mercado doméstico equivalente a 7.9 millones de pasajeros (2025: 25.1%, 15.9 millones). Lo anterior es consistente con su estrategia de enfocarse en el segmento de negocios y mantener una mayor participación en rutas internacionales respecto a las demás aerolíneas mexicanas.

Mercado Internacional (6M26)



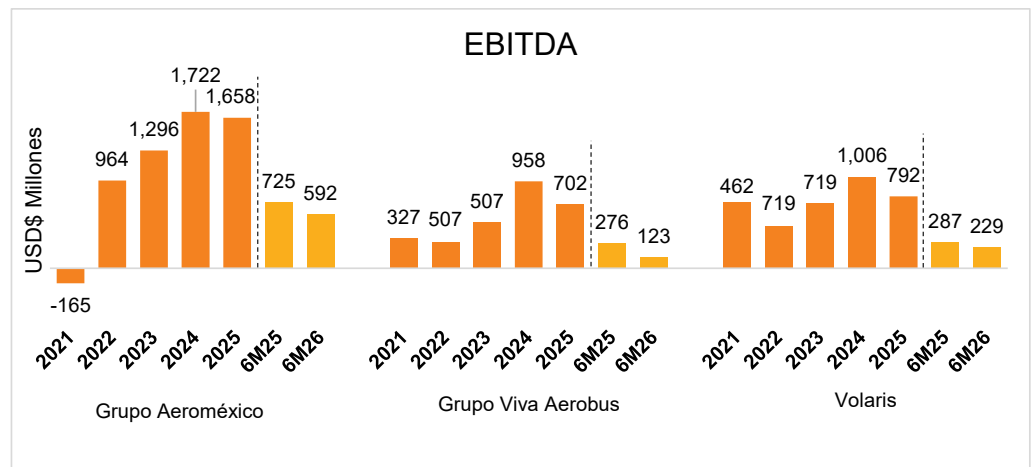
Participación de Mercado Internacional

Grupo Aeroméxico se mantuvo como la principal aerolínea en el mercado internacional en México, al registrar una participación de 13.5% del total de pasajeros transportados, equivalente a 4.0 millones de pasajeros en los primeros seis meses de 2026 (2025: 14.1%, 8.3 millones). Su posicionamiento continúa basado en su carácter de única aerolínea de servicio completo en México, lo que le permite una mayor diversificación en rutas internacionales.

American Airlines conservó el segundo lugar con una participación de 12.0%, seguida por Volaris con 11.9% (2025: 12.4% y 11.2%, respectivamente). Esta última continuó fortaleciendo su presencia en rutas internacionales, mientras que Viva Aerobus alcanzó una participación de 4.5% (2025: 5.3%), manteniendo una presencia más acotada en este segmento y conservando su enfoque predominantemente doméstico.

El resto del mercado internacional se integra por aerolíneas extranjeras como United Airlines (9.3%), Delta Air Lines (7.5%) y West Jet (6.4%), entre otras.

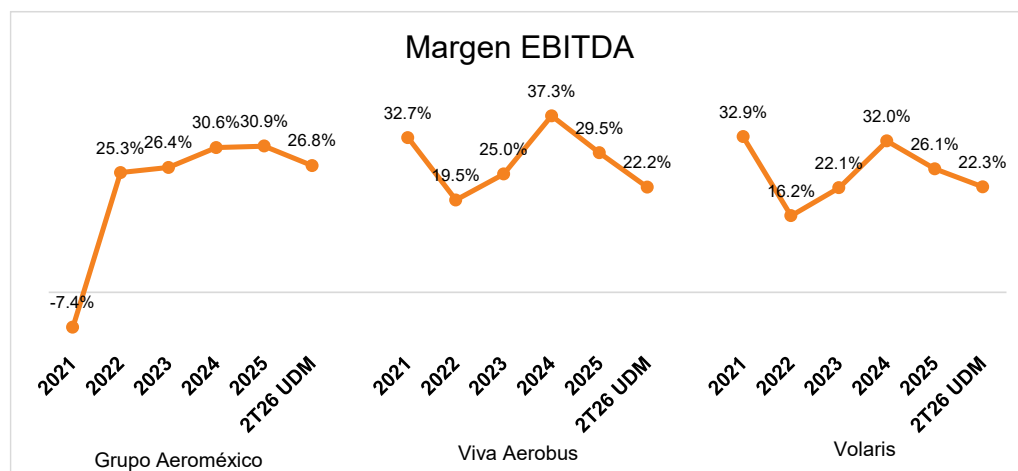
Generación de EBITDA de las Aerolíneas Mexicanas



En 2025, las principales aerolíneas mexicanas mantuvieron niveles de rentabilidad favorables, aunque inferiores al desempeño excepcional registrado en 2024, reflejando una gradual normalización de tarifas y márgenes. Esta tendencia se acentuó durante los primeros seis meses de 2026, periodo en el que la rentabilidad del sector se redujo significativamente respecto al año anterior, ante mayores presiones sobre la estructura de costos, principalmente asociadas al precio del combustible y a otros gastos



operativos. Asimismo, la capacidad para trasladar totalmente estos incrementos a las tarifas se ha visto limitada por el entorno de crecimiento moderado de la demanda. En este contexto, durante 2026 el sector ha continuado convergiendo hacia niveles de rentabilidad más normalizados, después de los elevados márgenes alcanzados en 2024 y, en menor medida, en 2025.



Grupo Aeroméxico

Durante los primeros seis meses de 2026, Grupo Aeroméxico registró un EBITDA de USD\$592 millones, lo que representó una disminución de 18.3% respecto a los USD\$725 millones obtenidos en 6M25. En línea con lo anterior, el Margen EBITDA acumulado de los últimos doce meses (UDM) terminados al 2T26 se redujo a 26.8%, reflejando la moderación en la rentabilidad y las mayores presiones sobre los resultados operativos. Este comportamiento contrasta con el desempeño observado en 2025, cuando la compañía alcanzó un EBITDA de USD\$1,658 millones y un Margen EBITDA de 30.9%. Grupo Aeroméxico mantiene su relevante participación en rutas internacionales, al ser la única aerolínea mexicana de servicio completo.

Viva Aerobus

Durante los primeros seis meses de 2026, Viva Aerobus registró un EBITDA de USD\$123 millones, una baja de 55.4% respecto a los USD\$276 millones de los 6M25, la mayor contracción entre las principales aerolíneas mexicanas. En línea con este desempeño, el Margen EBITDA de los UDM terminados al 2T26 disminuyó a 22.2%. Esta tendencia da continuidad a la moderación observada en 2025, cuando la compañía alcanzó un EBITDA de USD\$702 millones y un Margen EBITDA de 29.5%, por debajo de los USD\$958 millones y 37.3%, respectivamente, registrados en 2024. Viva Aerobus mantiene una posición relevante dentro del mercado doméstico mexicano, en el cual ha enfocado sus esfuerzos en fortalecer su presencia y ampliar su participación mediante la expansión de su red de rutas.

Volaris

En los 6M26, Volaris registró un EBITDA de USD\$229 millones, una disminución de 20.2% respecto a los USD\$287 millones registrados en 6M25. En línea con esta



evolución, el Margen EBITDA de los UDM terminados al 2T26 se redujo a 22.3%, reflejando la mayor presión sobre la rentabilidad. En 2025, la compañía alcanzó un EBITDA de USD\$792 millones y un Margen EBITDA de 26.1%, por debajo de los USD\$1,006 millones y 32.0%, respectivamente, de 2024. Los planes de la aerolínea contemplan un mayor enfoque en rutas internacionales y de mayor rentabilidad, con el objetivo de mitigar el impacto sobre los ingresos derivado de las afectaciones en la disponibilidad de su flota y optimizar el uso de la capacidad operativa disponible.

Perspectivas 2026-2027

PCR Verum anticipa que la rentabilidad del sector permanecerá acotada durante el resto de 2026, con una recuperación gradual condicionada a la moderación del combustible que anticipan los contratos de futuros. Los factores clave a monitorear son: *i)* la trayectoria del precio del petróleo y la persistencia del conflicto en Medio Oriente; *ii)* la capacidad de las aerolíneas para sostener tarifas sin erosionar una demanda que ya muestra signos de cautela; *iii)* la estabilidad del peso mexicano, cuyo nivel actual se encuentra por debajo de los supuestos generalmente utilizados; y *iv)* el ritmo de reincorporación de las aeronaves afectadas por las inspecciones de Pratt & Whitney y las entregas pendientes de Boeing.

Hacia 2027, la reincorporación gradual de flota, la infraestructura ampliada tras el Mundial y una eventual mayor actividad económica podrían favorecer una recuperación del tráfico y de los márgenes de las aerolíneas, siempre que el entorno de costos se normalice.

