

Informe Anual  
de **Sostenibilidad**  
elaborado conforme  
a los estándares S1 y S2





**AEROMEXICO®**

GRUPO AEROMÉXICO, S.A.B. DE C.V.

Paseo de la Reforma 243, piso 25 Col. Cuauhtémoc, Ciudad de México, México

## Índice

Índice.....	2
Declaración de cumplimiento y bases de la preparación .....	3
Alcance .....	4
Juicios e incertidumbres.....	5
Modelo de negocio y cadena de valor .....	6
Somos Aeroméxico .....	6
Transporte aéreo de pasajeros .....	7
Transporte aéreo de carga .....	8
Experiencia Premium .....	8
Cadena de valor.....	9
Identificación de riesgos y oportunidades.....	10
Análisis de materialidad financiera .....	10
Análisis de riesgos y oportunidades climáticas.....	11
Estrategia .....	18
Plan de descarbonización: ruta hacia cero emisiones netas de carbono para el 2050 .....	19
Resumen de la gestión y los efectos financieros actuales y esperados de los riesgos y oportunidades .....	20
Métricas y Objetivos.....	35
Métricas .....	35
Métricas relacionadas con el clima .....	36
Métricas GEI .....	37
Métricas sectoriales.....	42
Objetivos relacionados con el clima .....	49
Gestión de riesgos .....	54
Gobernanza.....	56
Habilidades y experiencia relacionadas con el clima.....	61

## Declaración de cumplimiento y bases de la preparación

En preparación para el cumplimiento con las disposiciones más recientes de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (CNBV), Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. (Aeroméxico) está elaborando su primer reporte de sostenibilidad conforme a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) de Sostenibilidad, emitidas por el Consejo Internacional de Normas de Sostenibilidad (“ISSB” por sus siglas en inglés). Estas normas se hicieron obligatorias para todas las Emisoras a partir de la publicación, el 28 de enero de 2025, de las modificaciones a la Circular Única de Emisoras (CUE) en materia de información de sostenibilidad en el Diario Oficial de la Federación. La CNBV estableció la adopción de estos estándares como parte de su estrategia para fortalecer la transparencia y la comparabilidad de la información de sostenibilidad en el mercado financiero mexicano.

Como organización emisora de acciones, Aeroméxico está sujeta a cumplir con estos requerimientos regulatorios a partir de 2026, considerando la información correspondiente al ejercicio 2025. Este documento tiene como objetivo dar cumplimiento a estos requerimientos, tomando como base la información generada en el año calendario, abarcado desde el 1 de enero hasta el 31 de diciembre de 2025.

Aunque el reporte de este año no será asegurado por un externo, estamos realizando un proceso de preparación junto con nuestro auditor externo, KPMG Cárdenas Dosal, S.C. para preparar el aseguramiento del reporte del próximo año.

Las revelaciones financieras relacionadas con la sostenibilidad y el clima presentadas en este informe están expresadas en miles de dólares estadounidenses (USD), lo cual se alinea con la moneda de presentación utilizada en los estados financieros consolidados al 31 de diciembre de 2025.

Este reporte se ha diseñado tomando en cuenta las dos normas públicas emitidas por el ISSB:

- NIIF S1- Requerimientos Generales de Divulgación de Información Financiera a Relacionada con la Sostenibilidad
- NIIF S2- Información a Revelar relacionada con el Clima

Durante el proceso de elaboración de este reporte no se registraron transacciones, eventos ni otras condiciones que hayan ocurrido después del cierre del ejercicio y antes de la fecha de autorización por parte del Comité de Auditoría para las revelaciones de información financiera relacionada con la sostenibilidad y el clima.

Adicionalmente, apegándonos a las excepciones proporcionadas por las normas, hemos aplicado los siguientes principios y alivios de transición, con el fin de permitir una implementación gradual y acorde con nuestra realidad operativa.

1. **Alivio de comparabilidad:** En este reporte no se presenta información comparativa con periodos anteriores.
2. **Principio de proporcionalidad:** Hemos utilizado información razonable y verificable disponible para nosotros al momento de la preparación del reporte sin que esta suponga

un esfuerzo desproporcionado de costo o esfuerzo. De la misma forma, el reporte ha sido preparado con las habilidades, capacidades y recursos actualmente disponibles en nuestras operaciones. En la sección de Estrategia al hablar del riesgo Cambios de preferencias de los consumidores: transición del transporte aéreo y terrestre, y en la sección de Métricas relacionadas con el clima, este principio fue aplicado dado que obtener más información supondría un esfuerzo y costo desproporcionado. Esto está claramente señalado en las secciones.

3. **Principio de incertidumbre:** Aplicamos el principio de incertidumbre mediante la revelación de estimaciones razonables, basadas en la mejor información disponible al momento del reporte. Cuando la información cuantitativa no es viable o suficientemente confiable, se emplearon enfoques cualitativos, explicados de forma transparente y consistente, a fin de reflejar adecuadamente el nivel de incertidumbre y sus posibles impactos en el desempeño financiero y de sostenibilidad. Este principio se aplicó para todos los casos de efectos financieros previstos presentados en la sección de [Resumen de la gestión y los efectos financieros actuales y esperados de los riesgos y oportunidades](#).
4. **Enfoque “clima primero” (*Climate-first approach*):** Se ha optado por revelar únicamente información relacionada con riesgos y oportunidades climáticas.
5. **Uso de metodologías alternativas al Protocolo de Gases de Efecto Invernadero:** Para el cálculo de emisiones, se ha utilizado una metodología distinta al Protocolo de Gases de Efecto Invernadero, conforme a las flexibilidades permitidas por las normas. La consolidación de emisiones se basa en un control operacional y para su cálculo utilizamos la Ley General de Cambio Climático, la Metodología Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) y los métodos recomendados por la OACI<sup>1</sup>. Para las emisiones de Alcance 3 Categoría 1, se utilizaron datos secundarios, la metodología NAICS<sup>2</sup> y la clasificación *Office administrative services*. Para el cálculo de las emisiones Alcance 3, categorías 3 y 6, empleamos datos primarios. Los factores de emisión aplicados provienen de fuentes como DEFRA<sup>3</sup> y NAICS. Para categoría 6, se utilizaron factores de emisión de la EPA<sup>4</sup> y para la categoría 3 se usaron factores de emisión DEFRA.

## Alcance

Este reporte incluye la información las subsidiarias que conforman el grupo de negocios de Aeroméxico durante el año de presentación del reporte (2025). Las principales subsidiarias son: Aerovías de México, S. A. de C. V. (conocida como Aeroméxico), Aerovías Empresa de Cargo, S. A. de C. V. (conocida como Aeroméxico Cargo), Aerolitoral, S. A. de C. V. (conocida como Aeroméxico Connect), AM Formación Interna, S. A. de C. V. (conocida como Aeroméxico Formación), Administradora Especializada en Negocios, S. A. de C. V., Estrategias

---

<sup>1</sup> **OACI:** Organización de Aviación Civil Internacional

<sup>2</sup> **NAICS:** *North American Industry Classification System*

<sup>3</sup> **DEFRA:** *Department for Environment, Food & Rural Affairs* del Reino Unido

<sup>4</sup> **EPA:** *Environmental Protection Agency* de los Estados Unidos.

Especializadas de Negocios, S. A. de C. V. y Sistemas Integrados de Soporte Terrestre en México, S. A. de C. V. (conocidas conjuntamente como Aeroméxico Servicios), y PLM Premier, S. A. P. I. de C. V. (conocida como Aeroméxico Rewards). Estas subsidiarias son las mismas que se incluyen en los estados financieros consolidados, y el contenido está alineado con dichos estados<sup>5</sup>. Sin embargo, los estados financieros consolidados de Aeroméxico y sus notas explicativas no forman parte de este documento.

## Juicios e incertidumbres

Debido a la naturaleza de las operaciones y al contexto en el que opera la Organización, la preparación de este informe requirió juicio profesional en áreas clave, incluyendo la identificación de riesgos y oportunidades relacionados con el clima, y la estimación de los efectos financieros actuales y esperados. El juicio profesional se refiere a las evaluaciones y decisiones utilizadas para interpretar la información disponible y seleccionar los supuestos que sustentan los análisis prospectivos.

El análisis presentado incorpora evaluaciones y decisiones basadas en esta interpretación, así como supuestos que permiten la construcción de escenarios prospectivos. Debido a la incertidumbre inherente de estos elementos, la organización no puede predecir con certeza el comportamiento de variables externas que podrían afectar los resultados. Asimismo, la preparación del informe requiere el uso de estimaciones para ciertas cifras que no pueden medirse directamente, pero que pueden aproximarse razonablemente.

A lo largo del reporte se detallan los juicios profesionales aplicados, los supuestos considerados y las cifras sujetas a un alto nivel de incertidumbre, la explicación de aplicación de juicio detallada se marca también en la sección correspondiente. La siguiente tabla muestra un resumen de las secciones donde se abordan estos aspectos.

*Tabla 1. Juicios, supuestos y aproximaciones utilizados en este informe*

Sección	Principales juicios, supuestos y aproximaciones	Sección del informe
<b>Análisis de materialidad financiera</b>	El ejercicio de materialidad financiera requiere juicios en la determinación de fuentes de guía pertinentes, la interpretación de datos externos y la determinación de magnitud y probabilidad para la evaluación de riesgos y oportunidades supuso la aplicación de juicio profesional.	Sección: Análisis de materialidad financiera

<sup>5</sup> <https://ir.aeromexico.com/static-files/fed3d8a7-c8b6-499d-8683-8a115f066bcd>

Sección	Principales juicios, supuestos y aproximaciones	Sección del informe
<b>Análisis de riesgos y oportunidades climáticas</b>	El análisis de escenarios, la determinación de fuentes y de guías pertinentes, así como la evaluación de impactos en el corto, mediano y largo plazo supuso la aplicación de juicio profesional.	Sección: Análisis de riesgos y oportunidades climáticas
<b>Estrategia Resumen de la gestión y los efectos financieros actuales y esperados de los riesgos y oportunidades</b>	Los juicios y estimaciones vinculan los riesgos y oportunidades relacionados con el clima con los efectos financieros actuales y esperados que razonablemente podrían afectar la posición financiera, el desempeño financiero y los flujos de efectivo, incluyendo la estimación y asignación del momento y la magnitud de dichos efectos a las partidas relevantes de los estados financieros.	Sección: Resumen de la gestión y los efectos financieros actuales y esperados de los riesgos y oportunidades
<b>Métricas y objetivos Métricas propias</b>	Los juicios aplicados en el desarrollo de las métricas propias incluyen la selección de indicadores relevantes para monitorear los riesgos y oportunidades materiales, la definición de metodologías de cálculo y la determinación de fuentes de información confiables. Asimismo, se requiere juicio para establecer la cobertura y frecuencia de medición, así como para interpretar las variaciones observadas.	Sección: Métricas

Los juicios, supuestos y aproximaciones descritos anteriormente constituyen la base de las revelaciones presentadas en este informe. En consecuencia, los resultados deben interpretarse considerando las incertidumbres inherentes asociadas con estas estimaciones.

## Modelo de negocio y cadena de valor

### Somos Aeroméxico

Somos la aerolínea bandera de México y una de las principales compañías de transporte aéreo en América Latina. Durante 91 años, hemos conectado a México con el mundo y hoy en día nuestra red abarca un total de 3 continentes, 100 destinos, 76 rutas internacionales y 55 nacionales. Esto nos permite ofrecer a nuestros clientes un servicio de conectividad global (ver Figura 1):

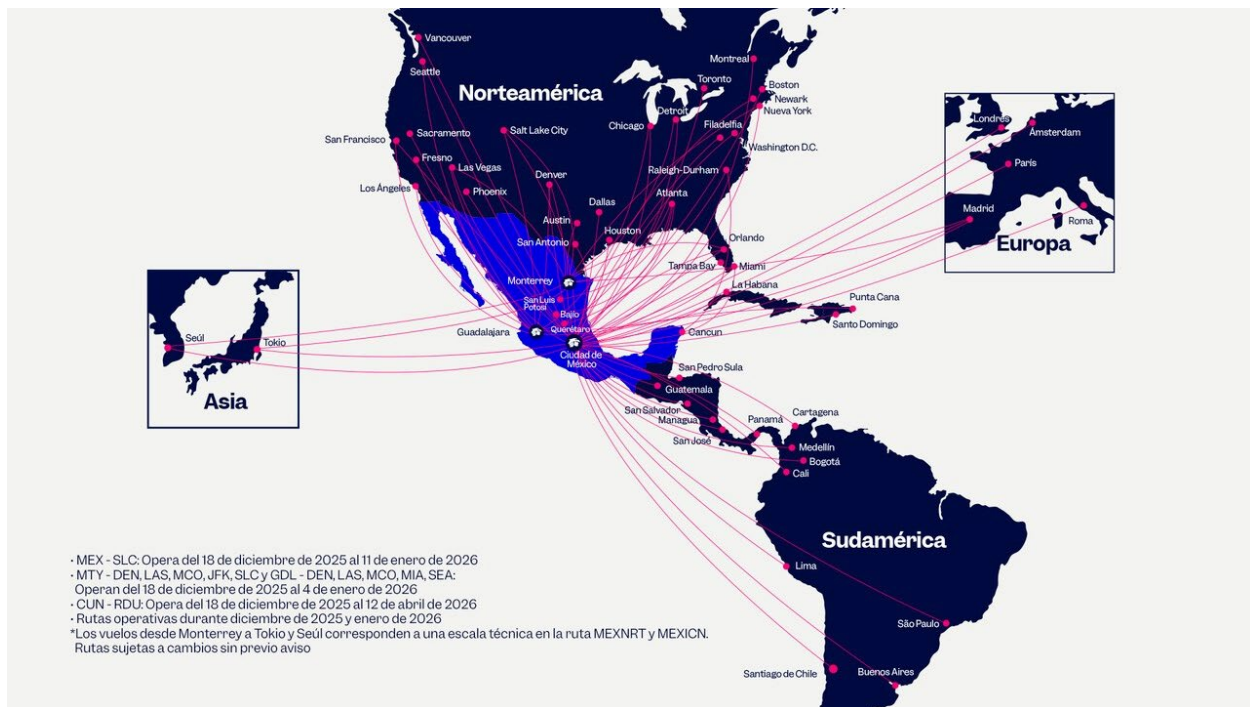


Figura 1. Mapa geográfico de rutas y destinos de Aeroméxico

Nuestro modelo de negocio se centra en ofrecer servicios de transporte aéreo de pasajeros y carga, utilizando una flota moderna de aeronaves de última generación y hangares propios. En este contexto, la excelencia operativa se convierte en una prioridad fundamental. Cada decisión y proceso están orientados a garantizar un servicio impecable, confiable y puntual, lo que nos permite elevar los estándares de la industria.

## Transporte aéreo de pasajeros

Con más de 189,000 salidas de vuelos anuales, en Aeroméxico hemos alcanzado a transportar una enorme cifra de pasajeros, llegando a superar los 24.5 millones. Esto es posible gracias a nuestra extensa flota, la más moderna y grande de México. Actualmente está integrada por 166 aeronaves, incluyendo la incorporación de ocho nuevos B737 Max 8, nueve nuevos B737 Max 9 y un nuevo B787-9, que ofrecen confort superior, tecnología avanzada y eficiencia energética.

En 2025 nos hemos enfocado en el crecimiento y apertura de nuevas rutas, lo cual representa un logro clave para nuestra área de Red. Nos complace anunciar logramos la apertura de 7 nuevas rutas y 6 nuevos destinos, alcanzando un total de más de 130 rutas para el final del 2025. Además, gracias a la incorporación de nuevos aviones a nuestra flota, hemos expandido nuestra red de conectividad a través de la incorporación de nuevos destinos y rutas de temporada en Europa para el verano de 2026: BCN desde MEX y la nueva ruta MTY-CDG. También la alianza estratégica con Delta ha sido clave para escalar rutas México-USA, generando más volumen y cobertura de red.

## Transporte aéreo de carga

A través de Aeroméxico Cargo, lideramos el área logística en México, conectando mercados clave en América, Europa y Asia. Transportamos aproximadamente 170,000 toneladas de carga en el 2025, incluyendo transporte de correo internacional hacia Estados Unidos para SEPOMEX<sup>6</sup> y una gran diversidad de productos y objetos animados e inanimados, que varían desde correo internacional y animales vivos, hasta material radiactivo para uso médico y mercancías peligrosas, entre otros. Operamos 1,800 vuelos semanales con carga, ofreciendo soluciones especializadas para sectores críticos.

Además, queremos destacar que en 2025 instauramos el Comité de Sostenibilidad de AM Cargo, con 18 iniciativas alineadas con nuestra estrategia de sostenibilidad. En específico, algunas de estas están relacionadas con la mejora de transporte de mascotas, el protocolo de prevención de tráfico de vida silvestre y la ampliación del uso de redes reutilizables en sustitución del playo.

## Experiencia Premium

Somos una compañía que aspira a la más alta calidad, comprometidos a ofrecer una experiencia superior a nuestros clientes: servicio personalizado y de atención específica, excelencia operativa, innovación tecnológica y hospitalidad garantizada. Estos factores, la colaboración y coordinación entre áreas y los aeropuertos, así como la sustancial inversión en la modernización de nuestra flota, nos posicionaron como líderes globales en puntualidad.

En 2025 recibimos el premio *Aviation Challenge* (TAC) 2024, organizado por SkyTeam, en la categoría “*Best Scaled Inflight Solution*”. Esto fue resultado de nuestro excelente sistema de entretenimiento a bordo con Bluetooth en toda la flota de B737 MAX. Además, nuevamente fuimos reconocidos por el prestigioso reporte de CIRIUM con el “*Global On-Time Performance (OTP) Award*”, demostrando un compromiso y éxito excepcional en la puntualidad.

Con la finalidad de darle una experiencia de vuelo de lujo a nuestros pasajeros, poseemos un total de 23 aeronaves B787-9 y 8. Estos equipos ofrecen comodidad premium y tienen un impacto positivo en el medio ambiente, respaldando las crecientes preocupaciones ambientales de los pasajeros sobre las emisiones de carbono, con una reducción de hasta el 25% en las emisiones en comparación con otras aeronaves de cabina ancha. Además, integramos productos premium con menor impacto ambiental, como *el Paquete Comfort Premier One*, elaborado a partir de 17 botellas de plástico reciclado cada uno, en la cabina Premier One de nuestras operaciones a Europa, Asia y Sudamérica, el *Amenity Kit premier* y la *Vajilla premier*, entre otros.

Desde la modernización digital con nuestra app Aeroméxico 2.0, kioscos inteligentes y conectividad a bordo, hasta nuestro programa de viajeros Aeroméxico Rewards con acceso a espacios exclusivos como Salones Premier, buscamos que cada interacción supere las expectativas de nuestros clientes.

---

<sup>6</sup> SEPOMEX: Servicio Postal Mexicano.

## Cadena de valor

En Aeroméxico integramos nuestras actividades propias con procesos aguas arriba y aguas abajo, reflejando el alcance completo de nuestra gestión. Esta estructura nos permite coordinar a los diferentes actores involucrados en la operación, desde el suministro de insumos hasta la experiencia final del cliente. En 2025, 155 de la totalidad de proveedores fueron evaluados con criterios ASG luego de su contratación. Esto es relevante para contar con visibilidad de toda la cadena de valor y facilitar la identificación de riesgos y oportunidades materiales, así como de los grupos de interés en cada etapa. Esta transparencia fortalece la calidad de las divulgaciones financieras relacionadas con la sostenibilidad y asegura que reflejen adecuadamente los impactos, dependencias y exposiciones a lo largo de la cadena de valor.

Nuestra cadena de valor se conforma de lo siguiente:

- ❖ Hubs<sup>7</sup>
- Grupos de interés
- Actividades o servicios

Específicamente;

**Aguas arriba:** Incluye a los socios y proveedores que hacen posible nuestras operaciones.

- Fabricantes de aeronaves y motores
- Proveedores de combustible
- Proveedores de mantenimiento y reparación
- Proveedores de tecnología y sistemas
- Proveedores de servicios aeroportuarios
- Aeropuertos
- Proveedores de materiales y equipos
- Agentes de carga
- Arrendadores de aeronaves
- Autoridades gubernamentales

### Operaciones propias

En el centro de nuestra cadena se encuentran nuestras actividades operativas, que incluyen:

- Empleados
- Hangares en Ciudad de México, Monterrey y Guadalajara
- ❖ Hubs en Ciudad de México, Monterrey y Guadalajara
- Instituciones asociadas
- Operaciones de vuelo (pasajeros y carga)
- Mantenimiento de flota
- Capacitación y desarrollo
- Gestión de flota (compra, arrendamiento y renovación)
- Gestión de combustible (compra y almacenamiento)

---

<sup>7</sup> **Hubs:** Centros estratégicos de operaciones donde Aeroméxico basa sus aeronaves y brinda servicios de vuelo prioritario. Estas ubicaciones sirven como nodos clave en la red de rutas de la aerolínea, lo que facilita las conexiones de vuelo eficientes y la optimización de recursos.

- Operaciones en tierra (check-in, desembarque y manejo de equipaje)
- Servicios a bordo (catering, entretenimiento, entre otros)

### **Aguas abajo**

Comprende las actividades orientadas al cliente y la relación con la comunidad:

- Clientes de ocio
- Clientes corporativos
- Clientes de carga
- Agencias de viaje y plataformas de reservación
- Miembros de la comunidad
- Programas de lealtad
- Servicios postventa
- Gestión de residuos
- Marketing, comunicación y ventas

Esta cadena de valor nos permite garantizar la eficiencia operativa, fortalecer la relación con nuestros grupos de interés y asegurar que cada etapa contribuya a nuestros objetivos estratégicos y de sostenibilidad.

## Identificación de riesgos y oportunidades

### Análisis de materialidad financiera

Entendemos la materialidad financiera como la identificación de aquellos riesgos y oportunidades de sostenibilidad (incluyendo los climáticos) que razonablemente se espera que afecten la capacidad de nuestra entidad para generar valor. Es decir, la información es material si su omisión o inexactitud podría influir en las decisiones de los inversionistas y otros usuarios de nuestros informes financieros al evaluar nuestro desempeño, posición financiera o flujos de efectivo. Con el fin de identificar los riesgos y oportunidades de sostenibilidad que podrían afectar nuestra posición financiera, realizamos un análisis de materialidad financiera que comenzó en 2024 y concluyó a inicios de 2025.

Para el entendimiento del panorama de sostenibilidad realizamos un mapeo de los temas potencialmente relevantes, analizando tres perspectivas:

1. **Contexto interno:** Evaluamos las prioridades y fortalezas de nuestras operaciones y cadena de valor.
2. **Contexto externo:** Llevamos a cabo un análisis de las tendencias en el sector de la aviación con base en estándares internacionales como *Sustainability Accounting Standards Board (SASB)* y organismos como la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).
3. **Contexto regulatorio:** Revisamos los temas emergentes de sostenibilidad y cambio climático en el ámbito normativo local e internacional, por ejemplo, la Ley General de Cambio Climático aplicable a México, las Normas Internacionales de Información

Financiera relacionada con la sostenibilidad (NIIF S1 & S2), la Directiva sobre Información de Sostenibilidad Corporativa (CSRD), CORSIA, entre otras.

Este mapeo, a través de la evaluación del contexto externo y regulatorio, la determinación de fuentes de guía, y la interpretación de la información, requirió la aplicación de juicio profesional para evaluar adecuadamente la información, así como realizar aproximaciones sobre los riesgos y oportunidades de sostenibilidad que podrían ser materiales para nuestro modelo de negocio. Para más información referir a la [Tabla 1 Juicios, supuestos y aproximaciones utilizados en este informe.](#)

Para la identificación y evaluación de riesgos y oportunidades se partió de los temas definidos y con base en los resultados de una investigación robusta del sector, análisis documental y entrevistas a *stakeholders* relevantes. Para la evaluación de éstos se realizó mediante escalas alineadas a nuestro ERM (Sistema de Gestión de Riesgos Empresariales) con base en la magnitud potencial de los efectos financieros y su probabilidad de ocurrencia en el corto, mediano y largo plazo. Esta evaluación se complementó con consultas a nuestras partes interesadas internas y externas (colaboradores, alta dirección, expertos en la materia, clientes, proveedores y medios de comunicación) en donde logramos construir una matriz final con los riesgos y oportunidades prioritarios para la compañía, la cual se validó con nuestros gerentes y alta dirección.

En el análisis de materialidad financiera que consideró evaluaciones a corto, mediano y largo plazo se priorizó el riesgo de *Disrupciones de vuelos y pérdidas financieras por los efectos del cambio climático*. Para entender con mayor precisión los efectos que podría generar el cambio climático en Aeroméxico, se realizó un estudio específico que se presenta en la siguiente sección [Análisis de riesgos y oportunidades climáticas](#), mismos que se atenderán a lo largo de este reporte. Los otros temas derivados del análisis de materialidad financiera serán desarrollados con mayor profundidad en el próximo año de reporte, en coherencia con el enfoque de alivio de transición “*Climate first*”.

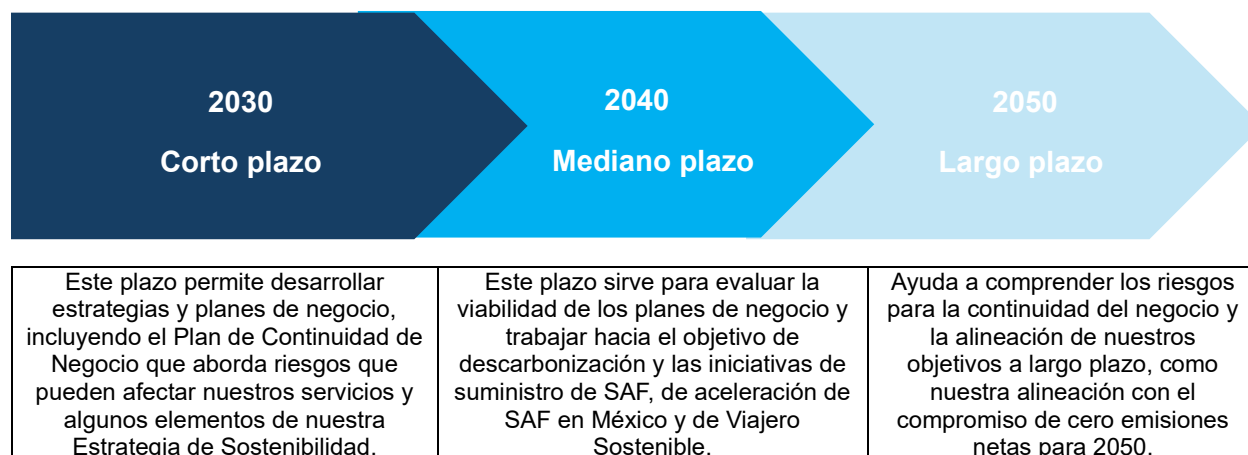
Mediante estos ejercicios, identificamos y priorizamos los riesgos que requieren atención y gestión, para implementar las medidas necesarias para mitigar su posible impacto en las finanzas de la empresa. Asimismo, se realizará un seguimiento anual para evaluar si dichos efectos financieros han tenido un impacto significativo en el ejercicio corriente (ver sección [Resumen de la gestión y los efectos financieros actuales y esperados de los riesgos y oportunidades](#)).

## Análisis de riesgos y oportunidades climáticas

Como se mencionó, durante 2024 y 2025 realizamos un análisis de los riesgos y oportunidades climáticas tanto físicos como de transición que podrían afectar a nuestro negocio, estrategia o planeación financiera con base en las recomendaciones del *Task Force on Climate-Related Financial Disclosures*. Este esfuerzo es parte de nuestra estrategia de gestión de riesgos, que está compuesta por cinco fases: identificación, evaluación, procesamiento, monitoreo y reporte (ver sección [Gestión de riesgos](#)).

El análisis estuvo dividido en dos etapas: primero la cualitativa, y después, la cuantitativa. La evaluación cualitativa nos permitió tener un primer acercamiento a los potenciales riesgos a los

que nuestras operaciones están expuestas. A partir de los resultados del análisis inicial, pudimos ajustar los riesgos a evaluar en el proceso cuantitativo. Al inicio del proceso, definimos los horizontes temporales para establecer una base de análisis:



Después de haber definido los horizontes temporales, determinamos también los escenarios climáticos sobre los que se construiría el análisis (ver Tabla 2). Los escenarios corresponden a los datos disponibles en el último informe del IPCC (Sexto informe de Evaluación – AR6). Estos se ajustaron estadísticamente como parte del trabajo de modelado. Hemos decidido incluir estos escenarios debido a su relevancia para nuestro sector, la posibilidad de comparar resultados con otras empresas y analizar posibles trayectorias de emisiones, políticas climáticas y crecimiento económico.

Tabla 2. Escenarios climáticos analizados

Escenario	Supuestos	Trayectoria a la que se alinea (RCP)	Temperatura esperada a finales de siglo	Características socioeconómicas	Riesgos físicos	Riesgos de transición
Escenario de cero emisiones netas	Camino de bajas emisiones alineado con un aumento de temperatura debajo del 2°C.	RCP 2.6	<2°C	El escenario asume que habrá gran acción climática y una descarbonización rápida.	Menor impacto y probabilidad	Mayor impacto y probabilidad (incluyendo oportunidades).
Escenario de Crisis Climática	Emisiones altas en el futuro, sin esfuerzos significativos de mitigación.	RCP 8.5	4.5°C	El escenario asume que habrá pocas políticas con prioridades ambientales.	Mayor impacto y probabilidad	Menor impacto y probabilidad.
Escenario de Aeroméxico	Camino de bajas emisiones alineado con un aumento de temperatura debajo del 2°C.	RCP 2.6	<2°C	El escenario asume un camino de bajas emisiones en el que Aeroméxico alcanza objetivos más ambiciosos de descarbonización en el corto, mediano y largo	Menor impacto y probabilidad	Mayor impacto y probabilidad (incluyendo oportunidades).

Escenario	Supuestos	Trayectoria a la que se alinea (RCP)	Temperatura esperada a finales de siglo	Características socioeconómicas	Riesgos físicos	Riesgos de transición
				plazo en comparación con el escenario de cero emisiones netas. Asume un esfuerzo proactivo de descarbonización alineado con nuestra estrategia de sostenibilidad.		

Después de la determinación de escenarios climáticos, llevamos a cabo un taller colaborativo con personal de nuestro equipo experto en los riesgos analizados. El taller nos permitió determinar el nivel de exposición de los riesgos (ver Tabla 3) a partir de la definición de escalas en los niveles bajo, medio y alto en línea con la evaluación de riesgos del ERM de Aeroméxico. A continuación, se muestran los supuestos utilizados para las escalas por cada riesgo u oportunidad:

Tabla 3. Supuestos utilizados para las escalas de riesgos y oportunidades en la evaluación cualitativa.

Tipo de riesgo	Riesgo	Bajo	Moderado	Alto
Físico	Cambios en la temperatura	Incremento de vuelos que alcancen los límites de temperatura en los diferentes aeropuertos, teniendo que bajar pocos (1-5) pasajeros	Pago de compensaciones y/o reembolsos, por tener que bajar de 5 a 10 pasajeros de vuelos	Pago de compensaciones y/o reembolsos, por tener que bajar +10 pasajeros de vuelos
Físico	Olas de Calor	Impacto mínimo en operaciones, por retrasos de ~15 min	Paralización temporal de las operaciones (entre 16 min y 4 hrs), con impacto entre 1 y 10 líneas de avión	Incapacidad para desarrollar las operaciones o paralización prolongada de las operaciones (> 4 hrs), con afectaciones a +10 líneas de avión
Físico	Cambios en la precipitación	Impacto mínimo en operaciones, por retrasos de ~15 min	Paralización temporal de las operaciones (entre 16 min y 4 hrs), con impacto entre 1 y 10 líneas de avión	Incapacidad para desarrollar las operaciones o paralización prolongada de las operaciones (> 4 hrs), con afectaciones a +10 líneas de avión
Físico	Inundaciones	Impacto mínimo en operaciones, por retrasos de ~15 min	Paralización temporal de las operaciones (entre 16 min y 4 hrs), con impacto entre 1 y 10 líneas de avión	Incapacidad para desarrollar las operaciones o paralización prolongada de las operaciones (> 4 hrs), con afectaciones a +10 líneas de avión
Físico	Tormentas y Huracanes	Impacto mínimo en operaciones, por retrasos de ~15 min	Paralización temporal de las operaciones (entre 16 min y 4 hrs), con impacto entre 1 y 10 líneas de avión	Incapacidad para desarrollar las operaciones o paralización prolongada de las operaciones (> 4 hrs), con afectaciones a +10 líneas de avión
Físico	Sequía	Afectación al suministro de agua de la red e incremento de la cantidad de pipas para satisfacer las necesidades de consumo	Suspensión de actividades de apariencia de los aviones, limpieza de instalaciones/vehículos y servicio de comedores	Implementación de full Home Office a personal no operativo, requerimiento de carga de agua potable al 100% de la capacidad de los tanques a los aviones afectando la carga de paga, suspensiones por tareas

Tipo de riesgo	Riesgo	Bajo	Moderado	Alto
				de mantenimiento mandatarias
Transicional	Político y Legal	El incumplimiento podría generar una observación moderada por parte del regulador, pero sin multas ni sanciones, ni potencial de denuncia	El incumplimiento generaría una observación moderada del regulador, pudiendo provocar una multa o sanción administrativa.	El incumplimiento generaría una observación crítica, provocando la intervención inmediata por parte de los entes reguladores y poniendo en riesgo la conservación de permisos/concesiones al mismo tiempo que se podrían aplicar multas o sanciones administrativas y penales.
Transicional	Reputacional	Atención de los medios de comunicación a nivel local sin impacto, sin impacto negativo en la imagen de la Compañía	Atención de los medios de comunicación a nivel local/regional con impacto, impacto negativo en la imagen de la Compañía a medio plazo (< 1 mes)	Atención de los medios de comunicación a nivel nacional e internacional, impacto significativo y sostenido en la imagen de la Compañía (> 6 meses)
Transicional	Tecnología	Alineación con el escenario base del Roadmap de Descarbonización (Latin American Leadership)	Emergen requerimientos adicionales para la implementación de SAF y aviones NEO	Emergen requerimientos adicionales para la implementación de SAF y aviones NEO con metas obligatorias para la operación
Transicional	Mercado (Combustibles)	Sin variaciones significativas en costos de combustibles	Disminución moderada en los costos de SAF, aumentando su disponibilidad, aumento moderado en disponibilidad de Aviones NEO	Disminución sustancial en los costos de SAF y aumento en la disponibilidad de SAF y Aviones NEO, aumento en los costos de combustible convencional por impuestos al carbono
Transicional	Mercado (Consumidores)	Requerimientos bajos o no contingentes por parte de clientes corporativos o de cargo	Requerimientos sustanciales por parte de clientes corporativos/cargo o disminución en ventas a clientes minoristas	Metas ambiciosas y requerimientos altos por parte de clientes corporativos prioritarios, implicando pérdidas de clientes o disminuciones sustanciales en ventas a clientes minoristas
Oportunidad	Eficiencia energética	Alineación con el escenario base del Roadmap de Descarbonización (Latin American Leadership)	Alineación con el escenario moderado del Roadmap de Descarbonización (American Leadership)	Alineación con el escenario ambicioso del Roadmap de Descarbonización (Global Leadership)
Oportunidad	Mercado y Productos y Servicios	Clientes corporativos dispuestos a adquirir SAF para disminuir sus emisiones de Alcance 3	Clientes corporativos más dispuestos a adquirir SAF y aumento en ventas a clientes minoristas	Aumento en ventas significativo a clientes corporativos y minoristas de SAF y experiencias sostenibles
Oportunidad	Fuente de energía	Disminución moderada en los costos de SAF, en línea con el escenario conservador (Upper SAF price) en el Roadmap de Descarbonización	Disminución significativa en los costos de SAF, en línea con el escenario base (Average SAF price) en el Roadmap de Descarbonización	Disminución alta en los costos de SAF, en línea con el escenario acelerado (Lower SAF price) en el Roadmap de Descarbonización

Con ayuda de los supuestos por nivel y el análisis del personal experto en nuestro equipo pudimos determinar el nivel de exposición de riesgos bajo los escenarios RCP 2.6 y RCP 8.5 mostrado en la Tabla 4:

Tabla 4. Exposición a riesgos y oportunidades climáticas a partir del análisis cualitativo.

Riesgo (R) u oportunidad (O)	RCP 2.6			RCP 8.5		
	2030	2040	2050	2030	2040	2050
R-Cambios en la temperatura	Bajo	Bajo	Bajo	Moderado	Moderado	Alto
R-Olas de Calor	Bajo	Bajo	Bajo	Moderado	Moderado	Moderado
R-Cambios en la precipitación	Moderado	Moderado	Moderado	Alto	Alto	Alto
R-Inundaciones	Moderado	Moderado	Moderado	Moderado	Moderado	Moderado
R-Tormentas y Huracanes	Moderado	Moderado	Moderado	Moderado	Moderado	Moderado
R-Sequía	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto
R-Político y Legal	Moderado	Alto	Alto	Bajo	Moderado	Moderado
R-Reputacional	Bajo	Moderado	Alto	Bajo	Bajo	Bajo
R-Tecnología	Moderado	Alto	Alto	Bajo	Moderado	Moderado
R-Mercado (Combustibles)	Bajo	Moderado	Alto	Bajo	Moderado	Moderado
R-Mercado (Consumidores)	Bajo	Moderado	Alto	Bajo	Bajo	Moderado
O-Eficiencia energética	Moderado	Alto	Alto	Bajo	Moderado	Moderado
O-Mercado y Productos y Servicios	Bajo	Alto	Alto	Bajo	Bajo	Moderado
O-Fuente de energía	Moderado	Moderado	Alto	Bajo	Moderado	Moderado

Después de realizar el análisis climático cualitativo, pudimos ajustar los riesgos evaluados y cuantificar los más relevantes para nuestras operaciones. La evaluación de riesgos físicos se enfocó en 20 aeropuertos<sup>8</sup> alrededor del mundo e incluyó un análisis de inundaciones, ciclones, precipitaciones, estrés térmico, sequías y aumento de temperatura. Los riesgos se evaluaron con base en impactos como pérdidas de ingresos debido a reducción de clientes o incremento de costoso en las operaciones. Para este tipo de riesgos además se definieron dos tipos de impactos:

- Impactos de infraestructura: Se asocian a los retrasos o cancelaciones derivados de daños físicos o deterioro de bienes tangibles.
- Impactos operacionales: Están relacionados con la interrupción o disrupción de las operaciones de Aeroméxico derivado de condiciones climáticas extremas, incluso cuando la infraestructura no se ve físicamente afectada.

Adicionalmente, se establecieron suposiciones clave para la identificación y cuantificación de estos riesgos bajo los escenarios anteriormente mencionados (ver Tabla 5):

<sup>8</sup> La evaluación de riesgos físicos se enfocó en los siguientes aeropuertos: Ciudad de México (AICM), Monterrey, Guadalajara, Cancún, Tijuana, Hermosillo, Mérida, Los Ángeles, Miami, Orlando, Nueva York, Ámsterdam, Londres, Buenos Aires, Bogotá, Narita, Sao Paulo, París, y Vancouver.

Tabla 5. Suposiciones clave para la identificación y cuantificación de riesgos climáticos

Escenario	Supuestos para riesgos físicos	Supuestos para riesgos y oportunidades de transición
Escenario RCP 2.6	Se espera que los riesgos físicos relacionados con el clima — como el calor extremo, las tormentas y las inundaciones— aumenten moderadamente, con cambios relativamente menores en la frecuencia, intensidad y duración de los peligros climáticos gracias a los sólidos esfuerzos de mitigación global.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Precio SAF</b> 2030: Costo alto frente al queroseno. 2050: Costo más competitivo con menor diferencial respecto al queroseno.</li> <li>• <b>Precio de queroseno:</b> 2030: precio relativamente bajo 2050: precio ligeramente mayor, pero más barato que el SAF.</li> <li>• <b>Adopción de SAF:</b> 2030: Adopción limitada (fase inicial) 2050: adopción masiva, predominante en la mezcla.</li> <li>• <b>Costo de CORSIA:</b> 2030: costos moderados y oferta suficiente. 2050: costos muy altos por alta demanda y oferta restringida.</li> <li>• <b>Cambio modal para vuelos elegibles</b> 2030 y 2050: alto potencial sin variación significativa.</li> <li>• <b>Precio del carbono:</b> 2030: precio bajo/moderado. 2050: precio muy alto, con un entorno regulatorio estricto.</li> </ul>

Escenario	Supuestos para riesgos físicos	Supuestos para riesgos y oportunidades de transición
Escenario RCP 8.5	Aumento significativo de los riesgos físicos, con peligros climáticos más frecuentes, más intensos y de mayor duración.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Precio SAF:</b> 2030: Prima alta frente al queroseno. 2050: Brecha creciente frente al queroseno.</li> <li>• <b>Precio de queroseno:</b> 2030: precio bajo. 2050: precio ligeramente mayor, mayor competitividad frente al SAF.</li> <li>• <b>Adopción de SAF:</b> 2030: Adopción limitada. 2050: adopción baja, con crecimiento respecto a 2030.</li> <li>• <b>Costo de CORSIA:</b> 2030: Costos bajos/moderados con oferta suficiente. 2050: Costos moderados, con incremento, pero sin presión extrema.</li> <li>• <b>Cambio modal para vuelos elegibles:</b> 2030 y 2050: potencial bajo y estable en el tiempo.</li> <li>• <b>Precio del carbono:</b> 2030: precio bajo, presión regulatoria mínima. 2050: precio ligeramente mayor, pero relativamente bajo frente a escenarios más agresivos.</li> </ul>
Escenario de Aeroméxico	No evaluado, ya que los riesgos físicos bajo este escenario son equivalentes a los del 'Escenario de Cero Emisiones Netas (RCP 2.6).	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Precio SAF:</b> 2030: SAF con prima alta frente al queroseno (con mayor costo incremental) 2050: Paridad con el queroseno</li> <li>• <b>Precio de queroseno:</b> 2030: Precio bajo 2050: precio al alza, convergiendo al nivel del SAF</li> <li>• <b>Adopción de SAF:</b> <b>2030:</b> Adopción limitada. 2050: adopción casi total (predominante la mezcla)</li> <li>• <b>Costo de CORSIA:</b> 2030: Costos bajos (presión regulatoria mínima) 2050: Costos moderados, con incremento, pero sin tensión extrema)</li> <li>• <b>Cambio modal para vuelos elegibles (%):</b> Alto potencial en 2030 y 2050, estable en el tiempo.</li> <li>• <b>Precio del carbono:</b> <b>2030:</b> baja presión del precio al carbono. <b>2050:</b> precio muy alto, entorno estricto con fuerte señal de descarbonización.</li> </ul>

Como resultado de este análisis y el de materialidad financiera se obtuvo un listado de riesgos de sostenibilidad, físicos y de transición, oportunidades que podrían representar un efecto material para la empresa (Ver Tabla 6)<sup>9</sup>

Tabla 6. Riesgos y oportunidades relacionados con el clima materiales para Aeroméxico

Riesgos y oportunidades	
Riesgo de sostenibilidad ligado al clima	Disrupciones de vuelos y pérdidas financieras por los efectos del cambio climático.
Riesgos físicos agudos	Daño por inundaciones a terminales y hangares
	Daño por inundaciones a pistas
	Daño por afectaciones de ciclones a terminales y hangares.
Riesgos físicos crónicos	Impactos en re derivado por precipitaciones extremas.
	Impacto de sequías en las operaciones.
	Impacto por altas temperaturas en operaciones.
Riesgos de transición	Impacto por estrés térmico en operaciones.
	Costo adicional por uso de SAF.
	Costo asociado al cumplimiento de esquema CORSIA
Oportunidades	Cambios de preferencias de consumidores: transición del transporte aéreo a terrestre.
	Clientes dispuestos a adquirir SAF para disminuir sus emisiones
	Reducción de costos asociados al precio del carbono mediante acciones de descarbonización.

En este proceso de análisis, la identificación y evaluación de riesgos y oportunidades requirió la aplicación de juicio profesional en distintas etapas, incluyendo la selección de escenarios, la determinación de las fuentes más adecuadas para caracterizarlos y la valoración de los posibles impactos en el corto, mediano y largo plazo. Parte de la información utilizada implicó realizar aproximaciones informadas, ya sea por la disponibilidad de datos o por la naturaleza prospectiva del análisis. Para conocer más sobre los supuestos, juicios y aproximaciones aplicados en este informe, referir a la *Tabla 1 Juicios, supuestos y aproximaciones utilizados en este informe*.

## Estrategia

Nuestra estrategia de sostenibilidad<sup>10</sup> se creó en 2023 para atender a nuestros temas materiales, con un enfoque integral que incluye el establecimiento de objetivos, así como métricas para monitorear su progreso con un foco en generar valor a largo plazo y un impacto positivo. En 2024 e inicios del 2025 realizamos la actualización del análisis de doble materialidad y un estudio

<sup>9</sup> Los riesgos físicos climáticos agudos son aquellos que ocurren de manera repentina, como inundaciones o tormentas, mientras que los riesgos físicos crónicos se refieren a cambios a largo plazo, como el aumento de la temperatura y sequía. Los riesgos de transición se refieren a aquellos relacionados con ajustes y regulaciones derivadas de una economía baja en carbono y sostenible.

<sup>10</sup> Para consultar nuestra estrategia de sostenibilidad, referir al informe de sostenibilidad 2024: <https://ir.aeromexico.com/static-files/08f73ef0-755f-4373-8c8a-c3dd35cf2dee>

detallado de riesgos climáticos para comprender mejor los riesgos y oportunidades asociados con la sostenibilidad y el clima. Los resultados confirmaron la relevancia de nuestra estrategia de sostenibilidad y de las iniciativas que la conforman. Bajo el principio de *Climate First*, a continuación, presentamos las iniciativas dentro del Pilar Mundo y Pilar Negocio Extraordinario, que tienen relación a los riesgos y oportunidades climáticos identificados como materiales derivados de nuestros análisis.

Tabla 7. Pilares e iniciativas que conforman la estrategia que tienen relación con los riesgos y oportunidades materiales de cambio climático.

Pilar	Iniciativas
Mundo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plan de descarbonización: ruta hacia cero emisiones netas de carbono para el 2050</li> <li>• Abastecimiento de SAF (Combustible Sostenible de Aviación)</li> <li>• Aceleración de la agenda de SAF en México</li> <li>• Cumplimiento con el <i>Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation</i> (CORSIA)</li> <li>• Aceleración de la eficiencia de combustible, en sus componentes de eficiencia operativa y flota de última generación</li> <li>• Sistema de gestión ambiental</li> <li>• Uso de energía renovable</li> </ul>
Negocio extraordinario	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Garantizar el gobierno, cumplimiento y reporte ASG</li> <li>• Identificación y gestión de riesgos relacionados con el ambiente, la sociedad y el gobierno corporativo</li> <li>• Integrar los riesgos ASG en el ERM</li> </ul>

Además, se cuenta con una iniciativa que es transversal a los tres pilares: “Viajero sostenible”. A través de ella, se ofrecen productos, servicios y alternativas sostenibles a los pasajeros, clientes corporativos y cargo.

### Plan de descarbonización: ruta hacia cero emisiones netas de carbono para el 2050

El Plan de Descarbonización está enfocado en reducir las emisiones más significativas de la operación. Nos hemos propuesto disminuir en un 28% la intensidad de emisiones de gases de efecto invernadero para 2030, comparado con nuestros niveles de 2019, en términos de CO<sub>2</sub>/RTK (*Revenue Ton Kilometer*). Para el 2050, tenemos como meta cumplir con nuestra ruta hacia cero emisiones netas de carbono, en alineación con el objetivo colectivo adoptado en la 77ª Asamblea General Anual de la IATA, y sujeta a la disponibilidad fiable y continua de SAF en México y en la región. Las principales acciones que componen los tres ejes estratégicos de la ruta de descarbonización consideran:

### **Eficiencia operacional:**

- Para el 2030, en la ruta de descarbonización se definió la meta de 74% de flota de última generación, con el último plan de 5 años se espera alcanzar el 65%<sup>11</sup>. Incrementar la eficiencia del consumo de combustible en un 0.3% anual a través de nuestro programa de aceleración de la Excelencia Operativa enfocado en la optimización de nuestros procesos y la inversión en nuevas tecnologías.

### **Adopción de energías alternativas**

- Incrementar progresivamente el porcentaje de SAF adquirido por Aeroméxico, sujeto a la disponibilidad continua de este combustible en México y en los destinos donde operamos, con el objetivo de alcanzar un 5% para 2030, en línea con las metas del sector.

## **Resumen de la gestión y los efectos financieros actuales y esperados de los riesgos y oportunidades**

En el ejercicio anual de evaluación de riesgos se aplicaron metodologías cualitativas y cuantitativas para identificar aquellos riesgos materiales para la organización (para mayor detalle revisar sección [Análisis de riesgos y oportunidades climáticas](#)). A partir del análisis cualitativo inicial, se determinaron los riesgos con mayor potencial de impacto y se priorizaron para su posterior cuantificación. Adicionalmente, a través de un ejercicio de doble materialidad, identificamos un riesgo de sostenibilidad asociado al clima: las interrupciones de vuelos y pérdidas financieras derivadas de los efectos del cambio climático, cuyos efectos financieros actuales y potenciales se detallan en esta sección a través de los riesgos climáticos específicos.

La cuantificación económica de los riesgos climáticos identificados nos permitió estimar sus potenciales efectos financieros en el corto, mediano y largo plazo, lo que fortaleció nuestro entendimiento sobre sus posibles implicaciones para el negocio. Sin embargo, la incertidumbre implícita en la información disponible actualmente no permitió elaborar proyecciones suficientemente razonables, soportables o libres de sesgos; en consecuencia, divulgar estas estimaciones podría inducir a interpretaciones erróneas sobre el nivel real de exposición de la entidad. Continuaremos evaluando la disponibilidad de datos, supuestos y metodologías que, en el futuro, permitan realizar mediciones más confiables y consistentes. Para más información ver *Tabla 1 Juicios, supuestos y aproximaciones utilizados en este informe*.

Asimismo, en el análisis realizado para los efectos financieros de los riesgos y oportunidades que se materializaron durante el periodo, se concluyó que estos no superaron el umbral de materialidad definido para los estados financieros. Las cifras presentadas en los efectos financieros actuales se encuentran denominadas en miles de US dólares. En este sentido, no se identificaron impactos materiales en la información financiera del periodo, salvo aquellos relacionados con el plan de renovación de flota. Finalmente, aunque estos riesgos no generaron efectos materiales, sí se registraron gastos e inversiones destinados a su prevención y gestión,

---

<sup>11</sup> El plan de flota a largo plazo se ha modificado por lo que se espera alcanzar un 65% en 2030

así como algunos beneficios económicos. Asimismo, con base en la evaluación realizada, no se identificaron riesgos u oportunidades que representen un riesgo significativo de ajuste material que deba ser revelado durante el ejercicio 2026. La información disponible y los juicios aplicados no indican posibles variaciones que pudieran generar ajustes materiales en los resultados, métricas o revelaciones climáticas y de sostenibilidad para dicho periodo.

Derivado de su relevancia, en Aeroméxico hemos identificado la importancia de estos riesgos dentro de la operación y hemos implementado algunas acciones para mitigar su potencial impacto, estas se detallan en este capítulo e incluye los siguientes riesgos y oportunidades:

### Riesgos

- Disrupciones de vuelos y pérdidas financieras por los efectos del cambio climático
- Daño por inundaciones a terminales, hangares y pistas
- Daño por afectación de ciclones a terminales y hangares
- Impactos en operaciones derivados de precipitaciones extremas
- Impacto de sequías en las operaciones
- Impacto por altas temperaturas en operaciones
- Impacto por estrés térmico en operaciones
- Costo adicional por uso de SAF
- Costo asociado al cumplimiento de esquema CORSIA
- Cambios de preferencias de consumidores: transición del transporte aéreo a terrestre

### Oportunidades

- Clientes dispuestos a adquirir SAF para disminuir sus emisiones
- Reducción de costos asociados al precio del carbono mediante acciones de descarbonización

Nuestra ruta de descarbonización, estrategia de eficiencia operacional y planes de recuperación ante desastres, detallados más adelante, son parte de nuestra estrategia de mitigación y adaptación a riesgos climáticos para promover el fortalecimiento de nuestras operaciones y la continuidad de nuestro negocio. A continuación, enlistamos los riesgos y oportunidades identificados junto con sus descripciones, medidas de mitigación y efectos financieros actuales (denominados en miles de US dólares) y previstos:

<b>Tema material</b>	Cambio climático
<b>Riesgos asociados</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Daño generado por inundaciones en las terminales y hangares</li> <li>• Daño generado por inundaciones en las pistas</li> <li>• Daño por afectaciones de ciclones a terminales y hangares</li> <li>• Impactos en operaciones derivados de precipitaciones extremas.</li> </ul>
<b>Clasificación</b>	Riesgo físico agudo

<b>Cadena de valor</b>	Aguas arriba, Operaciones propias, Aguas abajo
<b>Métricas</b>	Métrica propia: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Número de vuelos cancelados por eventos climáticos extremos</li> <li>• Número de vuelos afectados por eventos climáticos extremos</li> </ul>
<b>Naturaleza del riesgo</b> <i>(antes de cualquier esfuerzo de mitigación o adaptación)</i>	
<p>La creciente frecuencia e intensidad de fenómenos climáticos extremos, en particular lluvias torrenciales y ciclones, constituyen un riesgo físico agudo para la infraestructura aeroportuaria utilizada por Aeroméxico y para la continuidad de nuestras operaciones. Estos eventos pueden ocasionar daños directos en instalaciones críticas y afectar la operatividad diaria, con implicaciones financieras, logísticas y reputacionales. En México, la vulnerabilidad se incrementa por limitaciones en sistemas de drenaje y por la urbanización acelerada en zonas aeroportuarias estratégicas, lo que eleva la probabilidad de afectaciones recurrentes.</p>	
<p><b>Potenciales implicaciones específicas de los riesgos:</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Daño por inundaciones a terminales y hangares:</b> Afectaciones a la integridad de las instalaciones y a su funcionalidad (áreas operativas y de soporte), con pérdida o deterioro de equipos y materiales y suspensión de servicios en tierra que alargan los tiempos de recuperación y costos asociados a reparación, limpieza y restablecimiento de operaciones.</li> <li>• <b>Daño por inundaciones a pistas:</b> Deterioro de superficies operativas y restricciones temporales en despegues y aterrizajes, con reducción de capacidad, reprogramaciones y desvíos que impactan la eficiencia y requieren inspecciones y trabajos correctivos para restituir condiciones seguras. Estos ajustes operativos también pueden repercutir en la experiencia del cliente y, en algunos casos, generar costos asociados a las compensaciones que deban otorgarse.</li> <li>• <b>Daño por afectaciones de ciclones a terminales y hangares:</b> Riesgo de afectaciones severas (parciales o totales) a los elementos estructurales principales y/o a las cubiertas, lo que puede comprometer la seguridad del personal y requerir mantenimiento o refuerzo adicional. Esto podría retrasar la reanudación de operaciones y generar la necesidad de inversiones mayores.</li> <li>• <b>Impacto en las operaciones derivado de precipitaciones extremas:</b> Anegamientos y acumulación pluvial en cortos periodos que interrumpen procesos críticos en tierra (embarque, abastecimiento, mantenimiento, manejo de equipaje y servicios auxiliares) y presionan la programación de vuelos con demoras, cancelaciones o desvíos.</li> </ul>	
<p>En este contexto, las interrupciones derivadas de inundaciones, ciclones y precipitaciones extremas pueden comprometer la eficiencia operativa, la experiencia del cliente y la confiabilidad del servicio, además de aumentar la exposición a riesgos regulatorios y reputacionales cuando las afectaciones se prolongan. Esto incluye, por ejemplo, posibles obligaciones de compensación a pasajeros por demoras, conforme a la regulación de derechos del consumidor aplicable en cada país. Por ello, fortalecer los planes de contingencia y la resiliencia de las instalaciones, incluida la coordinación con autoridades aeroportuarias y concesionarios, resulta esencial para asegurar la continuidad de nuestras operaciones en tierra bajo condiciones adversas.</p>	
<b>Esfuerzos de mitigación o adaptación</b>	
<p>La gestión de este riesgo se sustenta a través de un marco sólido de planificación operativa y resiliencia, orientado a garantizar la continuidad del servicio en condiciones adversas. Este</p>	

enfoque se formaliza mediante instrumentos y protocolos que definen la respuesta ante contingencias, alineados con estándares internacionales a través de cursos como AVSEC, *Crew Resource Management*, y nuestra herramienta GAM e-report, y con la normativa aplicable en materia de protección civil.

Entre las principales medidas implementadas destacan:

- **Designación de aeropuertos alternos:** Se ha establecido la planificación segura de vuelos hacia el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (MEX) con Santa Lucía (NLU) como aeropuerto alternativo, y hacia el Aeropuerto de Cancún (CUN) con Cozumel (CZM) como alternativo, cuando las condiciones operativas y meteorológicas lo permiten. Estos aeropuertos son fundamentales en nuestras operaciones ya que el Aeropuerto de la Ciudad de México cubre nuestras 5 principales rutas internacionales (midiendo ASK) y el Aeropuerto de Cancún es parte de nuestras rutas con más vuelos y es comúnmente afectado por ciclones. Esta medida asegura la continuidad del servicio y reduce el impacto de cierres parciales o totales en terminales afectadas.
- **Plan de Recuperación ante Desastres:** En Aeroméxico, hemos desarrollado un marco sólido para recuperar la operación de manera ágil ante incidentes que puedan interrumpir las operaciones. Este plan contempla procedimientos específicos, como protocolos de monitoreo, inteligencia de amenazas y emulación de adversario, para minimizar tiempos de inactividad y garantizar la seguridad de las instalaciones y del personal.
- **Herramientas de monitoreo y respuesta:** Se ha fortalecido la capacidad de detección y reacción mediante sistemas avanzados de monitoreo, inteligencia de amenazas y simulaciones operativas, lo que permite anticipar escenarios críticos y mejorar los tiempos de contención, reduciendo los impactos en la operación y en la experiencia del cliente.

El conjunto de acciones descritas consolida la preparación de Aeroméxico frente a eventos extremos, contribuyendo a la mitigación del riesgo y a la adaptación de la operación en un contexto de creciente variabilidad climática.

### Efectos financieros actuales y previstos

#### Efectos financieros en 2025:

Aunque no se identificaron efectos materiales en activos, el costo estimado por vuelos desviados y cancelados fue de \$3,058 en 2025, reconocidos en el estado consolidado de resultados dentro del rubro de ingreso por pasaje nacional e internacional neteando la venta. Este monto fue calculado empleando el costo promedio por protección al pasajero y el número de vuelos cancelados y desviados, considerando los 3 días donde se presentaron afectaciones en el AICM debido a las fuertes precipitaciones ocurridas durante los meses de agosto y septiembre de 2025.

#### Efectos financieros previstos

##### Corto plazo:

Derivado de los posibles efectos de riesgos físicos agudos, en el corto plazo se podrían esperar los siguientes efectos:

- Daños en propiedades y equipo, incluyendo derechos de uso, que deberán ser reparados o reemplazados.
- Incrementos en los costos asociados a actividades de recuperación, limpieza y mantenimientos.
- Una demora o cancelación de vuelo puede llevar a un incremento en el gasto relacionado con el programa de protección a pasajeros (alimentos, hospedajes y transporte) en el estado consolidado de resultados y otros resultados integrales en la línea de servicios a pasajeros.

- Los eventos de demoras o desviaciones de vuelos pueden involucrar el uso de rutas y aeropuertos alternos, generando un incremento en los costos operativos debido a aumentos en tiempo extra de la tripulación asignada al vuelo, así como el consumo de combustible en el caso de ruta desviadas.

**Mediano plazo:**

En el mediano plazo, podemos considerar los siguientes efectos previstos:

- Aumento en los costos anuales de seguros debido a los eventos de ciclones e inundaciones, así como precipitaciones extremas.
- Incrementos en costos por inversiones en mejoras de activos con el fin de mitigar o adaptarse al riesgo de inundaciones, precipitaciones extremas y ciclones, como parte del Plan de Recuperación ante Desastres, enfocada a garantizar la seguridad de las instalaciones.
- Incremento en los costos anuales de mantenimiento para las instalaciones.

**Largo plazo:**

A largo plazo, se podrá considerar como supuesto una mayor resiliencia y estabilidad de los activos frente a eventos climáticos de inundaciones, ciclones o precipitaciones extremas derivado de las inversiones que podrían ser realizadas en mejoras para los activos. Lo anterior podría derivar en un menor costo anual por seguros, así como menores costos asociados a mantenimientos mayores ocasionados por la materialización de eventos climáticos como los descritos.

En el mediano y largo plazo, los fenómenos climáticos extremos y los cambios graduales en las condiciones meteorológicas derivados del cambio climático podrían generar impactos financieros en la operación incrementando los costos por retrasos, cancelaciones y ajustes en la programación de vuelos. Considerando la incertidumbre respecto a la frecuencia, severidad y localización futura de estos eventos derivados del cambio climático, no es actualmente posible predecir los posibles impactos financieros, así como su magnitud.

<b>Tema material</b>	Cambio climático
<b>Riesgo asociado</b>	Impacto de sequías y altas temperaturas en las operaciones.
<b>Clasificación</b>	Riesgos físicos crónicos
<b>Cadena de valor</b>	Operaciones propias y aguas arriba
<b>Métricas</b>	GRI <ul style="list-style-type: none"> <li>• 303-3 Extracción de agua</li> </ul> Métrica propia <ul style="list-style-type: none"> <li>• Volumen total de agua pluvial captada</li> </ul>
<b>Naturaleza del riesgo</b> <i>(antes de cualquier esfuerzo de mitigación o adaptación)</i>	
<p>El aumento en la frecuencia, duración e intensidad de las sequías, así como de los periodos de altas temperaturas, constituye un riesgo físico crónico para la continuidad de las operaciones de Aeroméxico. Estas condiciones pueden afectar la disponibilidad de recursos críticos, el desempeño de la infraestructura aeroportuaria y la operación diaria en aeropuertos expuestos a climas extremos. Adicionalmente, las altas temperaturas representan un riesgo para el personal operativo, lo que puede traducirse en restricciones operativas, disminución de la productividad y mayores interrupciones del servicio.</p> <p>La sequía, entendida como un periodo prolongado de déficit de precipitaciones respecto a los promedios históricos, puede intensificar fenómenos asociados como polvo en suspensión, incendios forestales y deterioro de la calidad del aire, lo que deriva en interrupciones o alteraciones del funcionamiento normal de las operaciones. De manera complementaria, el aumento de la temperatura del aire reduce la densidad atmosférica, afectando el rendimiento aerodinámico y la eficiencia de los motores, especialmente durante las fases de despegue y ascenso.</p> <p>Estas condiciones pueden traducirse en mayores distancias requeridas de pista, restricciones en el peso máximo al despegue y en la carga útil, incremento en el consumo de combustible, así como demoras o cancelaciones de vuelos. Adicionalmente, las altas temperaturas pueden impactar la integridad y el desempeño de la infraestructura aeroportuaria, incrementando los costos operativos y las exigencias en materia de seguridad operacional.</p>	
<b>Esfuerzos de mitigación o adaptación</b>	
<p>La gestión de los esfuerzos de mitigación y adaptación frente a los impactos de las sequías y las altas temperaturas en las operaciones es fundamental para garantizar la continuidad operativa, la seguridad y la confiabilidad del servicio ante condiciones climáticas adversas. Abordarlos de manera preventiva mediante planificación, medidas operativas y acciones de adaptación fortalece nuestra resiliencia organizacional y reduce los impactos sobre nuestras operaciones.</p> <p>Entre las principales medidas implementadas destacan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Gestión eficiente del agua y cumplimiento regulatorio:</b> prácticas para reducir el consumo, prevenir fugas y asegurar la calidad del agua utilizada. Este sistema se sustenta en cinco criterios:</li> </ul>	

- Evaluación del uso del agua para identificar oportunidades de mejora en la eficiencia hídrica.
  - Implementación de acciones para reducir el consumo de agua a través de nuestro programa de ahorro de agua, la revisión de fugas y el mantenimiento anual de tuberías y la instalación de lavabos, retretes y mingitorios ahorradores de agua en Hangar Oriente y CECAM (Centro de Capacitación Aeroméxico).
  - Medidas para mejorar la calidad del agua residual conforme a la NOM-001-SEMARNAT-2021 que establece límites máximos permisibles de contaminantes en descargas de aguas residuales y procedimientos que garantizan el cumplimiento de la norma.
  - Establecimiento de metas específicas para disminuir el consumo de agua en nuestro sistema de gestión del agua.
  - Capacitación a empleados en programas de gestión eficiente del agua.
- **Sistema de captación de agua de lluvia:** Se implementó un sistema con capacidad para recolectar aproximadamente 1,200 m<sup>3</sup> de agua, con el objetivo de reducir el uso de agua potable, garantizar el recurso para las operaciones diarias y generar ahorros al disminuir la dependencia de la red municipal y del suministro mediante pipas.
  - **Rediseño de productos:** Incluye la optimización del peso de botellas de vino, utensilios y otros insumos a bordo, con el objetivo de reducir el peso total de la aeronave. Esta medida contribuye a mitigar las restricciones operativas derivadas de las altas temperaturas, que reducen el rendimiento de las aeronaves y limitan el peso máximo permitido durante el despegue, además de disminuir el consumo de materiales y recursos.
  - **Carga óptima de agua potable:** Se ajusta la cantidad de agua potable transportada en cada vuelo para evitar desperdicios y mejorar la eficiencia operativa.
  - **Integración de nuevos modelos de aviones Boeing MAX:** La incorporación de aeronaves más modernas permite mitigar los impactos operativos asociados a eventos de altas temperaturas y condiciones climáticas extremas, al ofrecer un mejor desempeño aerodinámico y mayor eficiencia de los motores. Estos modelos contribuyen a reducir las restricciones en la carga útil, optimizar las distancias de despegue y disminuir las limitaciones en el peso máximo al despegue, lo que ayuda a reducir el riesgo de demoras o cancelaciones de vuelos, además de mejorar la eficiencia en el uso de combustible y disminuir los impactos ambientales.
  - **Iniciativas del programa de Seguridad y Salud Ocupacional (OHS):** Acciones orientadas a la prevención de riesgos y protección del personal frente a condiciones climáticas extremas, particularmente altas temperaturas, que pueden afectar la seguridad y el desempeño operativo. Estas iniciativas incluyen medidas para mitigar el estrés térmico, fortalecer los protocolos de seguridad operacional y asegurar condiciones laborales adecuadas para el personal en tierra y a bordo, contribuyendo a la continuidad de las operaciones.

#### **Efectos financieros actuales y previstos**

##### **Efectos financieros en 2025:**

No se identificaron eventos relacionados derivados de sequías e impactos por altas temperaturas durante 2025. A continuación, se describen los efectos que se analizaron en este periodo, así como los impactos previstos que podrían presentarse en el corto, mediano y largo plazo:

**Efectos financieros previstos**

**Impacto de sequías en las operaciones**

**Corto plazo:**

La disminución de la disponibilidad de agua, así como restricciones en su uso, pueden impactar los servicios abordaje y el mantenimiento de la aeronave. Por lo que en función de la necesidad de abastecimiento alternativo de agua y el incremento en su costo, puede haber un incremento en gastos de operación.

**Mediano y largo plazo:**

No se tienen identificados efectos financieros anticipados adicionales a mediano y largo plazo relacionados con las sequías.

**Impacto por altas temperaturas en operaciones**

**Corto plazo:**

Las altas temperaturas pueden reducir el desempeño de la aeronave, llevando a los siguientes efectos en el corto plazo:

- Un incremento en el gasto de combustible derivado por el incremento en las distancias de despegue.
- Demoras o cancelaciones de vuelos (incluyendo reacomodo de pasajeros a rutas o vuelos alternos), impactando en los gastos de operación de manera similar a como se describe anteriormente para los riesgos de inundaciones, ciclones y precipitaciones extremas.

**Mediano plazo:**

A mediano plazo, las altas temperaturas pueden llevar a:

- Un incremento en el gasto por mantenimiento de tal manera que se minimice el desgaste adicional generado por la reducción en desempeño.
- Evaluar ajustes en la vida útil de la aeronave que lleve a un cambio en las tasas de depreciación de los activos por derecho de uso.

**Largo plazo:**

A largo plazo se podría esperar un impacto en derechos de uso y pasivos por arrendamiento (incluyendo gasto por interés, gasto por depreciación y pagos de renta en el flujo de efectivo) derivados por la transición hacia una flota de nueva generación más eficiente y con mejor desempeño ante incrementos en la temperatura.

<b>Tema material</b>	Cambio climático
<b>Riesgos asociados</b>	Impacto por estrés térmico en las operaciones.
<b>Clasificación</b>	Riesgo físico crónico

<b>Cadena de valor</b>	Operaciones propias y aguas arriba
<b>Métricas</b>	Métrica propia: Cantidad de colaboradores que solicitaron baja/periodo de enfermedad debido al estrés térmico en las operaciones.
<b>Naturaleza del riesgo</b> <i>(antes de cualquier esfuerzo de mitigación o adaptación)</i>	
El estrés térmico se refiere a la exposición a condiciones ambientales adversas, como temperaturas elevadas, radiación solar intensa y climas extremos. En el contexto de las operaciones aéreas, estas condiciones pueden presentarse en aeropuertos y áreas de plataforma donde el personal se encuentra expuesto de manera directa al ambiente. La exposición prolongada a estas condiciones puede afectar el desempeño físico y cognitivo del personal, incrementando la fatiga y la probabilidad de errores operacionales. En consecuencia, el estrés térmico asociado a condiciones ambientales representa un riesgo relevante para la seguridad operacional y la salud del personal.	
<b>Esfuerzos de mitigación o adaptación</b>	
<b>Iniciativas del programa de Seguridad y Salud Ocupacional (OHS):</b> Acciones orientadas a la prevención de riesgos y protección del personal frente a condiciones climáticas extremas, particularmente altas temperaturas, que pueden afectar la seguridad y el desempeño operativo. Estas iniciativas incluyen medidas para mitigar el estrés térmico, fortalecer los protocolos de seguridad operacional y asegurar condiciones laborales adecuadas para el personal en tierra y a bordo, contribuyendo a la continuidad de las operaciones.	
<b>Efectos financieros actuales y previstos</b>	
<b>Efectos financieros en 2025:</b> No se identificaron eventos relacionados derivados de impactos por estrés térmico en las operaciones. A continuación, se describen los efectos que se analizaron en 2025, así como los impactos previstos que podrían presentarse en el corto, mediano y largo plazo:	
<b>Efectos financieros previstos</b>	
<b>Impacto por estrés térmico en las operaciones</b> Además del impacto de las altas temperaturas en la aeronave, el estrés térmico puede impactar al personal aeroportuario y de vuelo.	
<b>Corto plazo:</b> A corto plazo, estos efectos se pueden manifestar a través de un aumento de la plantilla laboral lo cual puede impactar el gasto de operación por fuerza de trabajo, de tal manera que se compense un posible incremento en pausas a lo largo de la jornada laboral o incluso la reducción de esta.	
<b>Mediano y largo plazo:</b> A mediano y largo plazo se podría esperar un incremento en el gasto operativo derivado de la implementación de medidas adicionales de seguridad y protección del personal ante las altas temperaturas.	

<b>Tema material</b>	Cambio climático
<b>Riesgo asociado</b>	Costo adicional por el uso de SAF
<b>Clasificación</b>	Riesgo de transición
<b>Cadena de valor</b>	Aguas arriba, operaciones propias y aguas abajo
<b>Métricas</b>	SASB

- TR-AL-110a.3. (1) Total de combustible consumido, (2) porcentaje de alternativo, (3) porcentaje sostenible
- TR-AF-110a.3. Combustible consumido por (1) transporte por carretera, porcentaje (a) gas natural y (b) combustibles renovables, y por el (2) transporte aéreo, porcentaje (a) combustibles alternativos y (b) sostenible

Métrica propia:

- Intensidad de carbono CO<sub>2</sub>/RTK

### **Naturaleza del riesgo**

*(antes de cualquier esfuerzo de mitigación o adaptación)*

Para Aeroméxico, la adopción de SAF representa un riesgo de transición climático. El uso de SAF actualmente suele tener un costo de entre dos y hasta cinco veces mayor en comparación con el combustible de aviación convencional, lo que puede impactar en los costos operativos, los márgenes de rentabilidad y nuestra competitividad en el mercado, la cual es altamente sensible al precio del combustible.

Adicionalmente, la disponibilidad limitada de SAF en México restringe su integración directa en nuestra operación diaria. Algunos mercados internacionales, como Francia, han establecido requisitos obligatorios de mezcla de SAF para vuelos que ingresan a su territorio. Este requerimiento es obligatorio para nuestras operaciones. Frente a la falta de oferta suficiente de SAF en aeropuertos mexicanos, el cumplimiento de estas regulaciones requiere de ajustes logísticos y operativos, como escalas en países con disponibilidad de SAF para su abastecimiento previo a la llegada a vuelos en aeropuertos que exigen un porcentaje mínimo en la mezcla de combustible.

### **Esfuerzos de mitigación o adaptación**

Los esfuerzos de mitigación y adaptación relacionadas con el costo adicional por uso de SAF buscan abordar el riesgo de manera holística, mediante la transformación de nuestras operaciones, el monitoreo de transformaciones regulatorias nacionales e internacionales y la relación con nuestros clientes. A continuación, se enlistan los objetivos e iniciativas de mitigación y adaptación, (para conocer el progreso de estos objetivos, favor de referir a la sección [Métricas y Objetivos](#)):

- Incrementar la eficiencia en el uso del combustible en un 0.3% anual: La eficiencia de combustible permite mitigar el aumento de costo de combustible.
- Monitoreo de regulación relacionada con el SAF: el monitoreo de regulación relacionada con el SAF permite anticiparnos a cambios de disponibilidad y precios, así como ajustar nuestros planes de gestión del riesgo.
- La adopción gradual y planificada de SAF reduce la exposición a impactos financieros abruptos ante potenciales exigencias regulatorias y favorece la anticipación de necesidades de abastecimiento. Para potenciar la disponibilidad y, con ello, mitigar el riesgo de costo, participamos activamente en iniciativas y foros que desarrollan el mercado de SAF:
  - AFAC – Comité de Medio Ambiente para la Aviación: participación en la revisión del marco regulatorio y la hoja de ruta para combustibles sostenibles en México, habilitando condiciones para producción y suministro local.
  - CANAERO – Comité de Sostenibilidad de la Aviación: impulso a esfuerzos sectoriales orientados al desarrollo de SAF en el país, facilitando coordinación industria–autoridad.

- ALTA – Comité de Medioambiente y Sostenibilidad: colaboración regional para posicionar la aviación latinoamericana en sostenibilidad y promover el desarrollo de SAF en la región.
  - *SkyTeam* – Grupo de trabajo de SAF: intercambio de mejores prácticas, aprendizaje técnico y colaboración para acelerar la adopción entre aerolíneas miembro.
  - SAF México 2024 (FEMIA): participación en una plataforma que incentiva avances científicos y la innovación para el desarrollo de SAF en México, articulando industria, academia y fabricantes.
  - RMI – Grupo “*Contrail Impact*” y *Sustainable Aviation Futures* (panel LATAM): intervención en foros especializados internacionales, que fortalecen el entendimiento técnico y la coordinación sobre estrategias de descarbonización y combustibles sostenibles.
- Programas de compensación en uso de SAF para clientes corporativos que quieran disminuir sus emisiones de Alcance 3: En nuestra cadena de valor aguas abajo, se ha impulsado un programa con clientes corporativos que permite que éstos participen en la adquisición y uso de SAF en sus vuelos para reducir la huella de carbono asociada a sus viajes, incluido en muchas de sus metas particulares de reducción de emisiones. Esta medida se relaciona con una oportunidad identificada relacionada con la transferencia de costos de SAF, para conocer más de este programa referir a la oportunidad “*Clientes dispuestos a adquirir SAF para disminuir sus emisiones.*”

### **Efectos financieros actuales y previstos**

#### **Efectos financieros en 2025:**

El costo adicional por adquisición de SAF fue de aproximadamente \$8,654 en 2025, reconocidos en el estado consolidado de resultados y otros resultados integrales en el rubro de gastos de operación por combustible. Este impacto fue calculado empleando la prima aplicada a la compra de SAF.

#### **Efectos financieros previstos**

##### **Corto plazo:**

En el corto plazo se espera un incremento de los gastos de operación derivado del mayor uso de SAF y su costo mayor frente al combustible convencional.

##### **Mediano plazo:**

En el mediano plazo, se podría esperar como efectos financieros los siguientes:

- Posible mitigación parcial del impacto financiero mediante oferta de mitigación de emisiones de Alcance 3 por programa de SAF corporativo, optimización de contratos de suministro y acceso a incentivos, créditos fiscales o esquemas de compensación de emisiones. (Ver oportunidad: *Clientes dispuestos a adquirir SAF para disminuir sus emisiones*)
- Disminución de los cargos por multas derivadas de la exposición a riesgos regulatorios asociados a precios al carbono, impuestos ambientales o sanciones por emisiones, contribuyendo a una mayor estabilidad de costos y previsibilidad financiera.

##### **Largo plazo:**

A largo plazo, se podría esperar una estabilización en el mercado de producción de SAF, disminuyendo el diferencial comparado con el combustible convencional de aviación y disminuyendo los gastos de operaciones marginales por su adquisición.

<b>Tema material</b>	Cambio Climático
<b>Riesgo asociado</b>	Costo asociado al cumplimiento de esquema CORSIA
<b>Clasificación</b>	Riesgo de transición
<b>Cadena de valor</b>	Aguas arriba, operaciones propias y aguas abajo
<b>Métricas</b>	<p>SASB</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• TR-AL-110a.1 / TR-AF-110a.1 Emisiones de alcance 1</li> </ul> <p>Métrica propia</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Emisiones de vuelos internacionales CORSIA</li> </ul>
<b>Naturaleza del riesgo</b> <i>(antes de cualquier esfuerzo de mitigación o adaptación)</i>	
<p>El Esquema de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) tiene como objetivo la reducción de emisiones del sector de aviación a nivel internacional. Este mecanismo, del cual México es miembro como país voluntario, requiere a las aerolíneas a compensar el crecimiento de sus emisiones en operaciones internacionales en relación con el año base (2019) mediante la adquisición de créditos de carbono elegibles.</p> <p>El cumplimiento de CORSIA puede implicar costos adicionales relacionados con la compra de créditos de compensación, la medición y verificación de emisiones.</p> <p>En casos de incrementos en la demanda de créditos de carbono o ajustes regulatorios al esquema, los costos asociados al cumplimiento de CORSIA podrían aumentar, afectando nuestros costos operativos, rentabilidad y planeación financiera.</p>	
<b>Esfuerzos de mitigación o adaptación</b>	
<p>Debido a la naturaleza competitiva del sector y a la imprevisibilidad del mercado de viajes aéreos, Aeroméxico realiza el monitoreo constante de la evolución de los requerimientos de CORSIA en la industria y sus implicaciones de cumplimiento, considerando los desafíos operativos y regulatorios que esto puede representar para la organización.</p> <p>Se desarrolló una estrategia que contempla el análisis periódico de los mercados de carbono, la revisión de proyectos elegibles bajo CORSIA y los diferentes mecanismos de adquisición de créditos de carbono para compensación.</p> <p>Con ello, se evalúa un plan de adquisición de créditos de carbono elegible bajo CORSIA, a través de esquemas como la cobertura de precio o pre-compra para garantizar mejores condiciones, además de contar con un aseguramiento de pólizas de garantía.</p>	
<b>Efectos financieros actuales y previstos</b>	
<p><b>Efectos financieros en 2025:</b> No hay impacto material en 2025.</p> <p><b>Efectos financieros previstos</b> <b>Corto, mediano y largo plazo:</b> No se tienen identificados efectos financieros anticipados a corto plazo y se está analizando la materialidad de los efectos en el mediano y largo plazo. La compañía mantiene su estrategia de monitoreo continuo para cumplimiento con CORSIA.</p>	

<b>Tema material</b>	Cambio climático
<b>Riesgo asociado</b>	Cambios de preferencias de consumidores: transición del transporte aéreo a terrestre

<b>Clasificación</b>	Riesgo de transición
<b>Cadena de valor</b>	Aguas arriba, operaciones propias y aguas abajo
<b>Métricas</b>	Métrica propia: Pasajeros que compraron boletos de avión con tarifa vuela verde
<b>Naturaleza del riesgo</b> (antes de cualquier esfuerzo de mitigación o adaptación)	
<p>A medida que evolucionan las preferencias de los clientes y se incrementa la conciencia sobre las emisiones asociadas a los viajes o se modifican sus políticas corporativas, parte de la demanda podría desplazarse hacia opciones de transporte con una menor huella de carbono.</p> <p>Bajo escenarios de transición climática que promueven una reducción en la dependencia de vuelos de corta distancia, estas rutas podrían experimentar una disminución en la demanda, afectando niveles de ocupación, los ingresos y la rentabilidad de ciertos segmentos de la red doméstica. Este riesgo podría intensificarse ante políticas públicas, incentivos regulatorios o cambios estructurales en el comportamiento de los consumidores orientados a opciones de movilidad más sostenibles.</p>	
<b>Esfuerzos de mitigación o adaptación</b>	
<p>En Aeroméxico se tiene el interés de ofrecer a nuestros clientes la opción de volar más limpio y de forma más sostenible, a través de nuestros programas aguas abajo como Vuela Verde y el programa de SAF para clientes corporativos. Simultáneamente, nuestra ruta de descarbonización y nuestro plan de eficiencia operativa nos permiten avanzar estos esfuerzos aguas arriba en nuestra cadena de valor. Para conocer más de estos esfuerzos, referir a la sección <a href="#">Estrategia</a>.</p>	
<b>Efectos financieros actuales y previstos</b>	
<b>Efectos financieros en 2025:</b>	
<p>Actualmente, no se cuenta con los mecanismos ni los procesos necesarios para disponer de información razonable y debidamente sustentada sobre este tema; adicionalmente, la obtención de dicha información implicaría incurrir en esfuerzos desproporcionados (Ver <a href="#">Declaración de cumplimiento y bases de la preparación</a>, apartado principio de proporcionalidad).</p>	
<b>Efectos financieros previstos</b>	
<b>Corto, mediano y largo plazo:</b>	
<p>Adicionalmente existe un alto grado de incertidumbre respecto a la evolución de las preferencias del consumidor hacia alternativas de menor emisión. Los cambios hacia rutas terrestres podrían generar, en determinados escenarios, una reducción de ingresos y de la rentabilidad en rutas domésticas de corto alcance; sin embargo, no es posible predecir su impacto financiero.</p>	

<b>Tema material</b>	Cambio Climático
<b>Oportunidad asociada</b>	Clientes dispuestos a adquirir SAF para disminuir sus emisiones
<b>Clasificación</b>	Oportunidad
<b>Cadena de valor</b>	Aguas abajo
<b>Métricas</b>	Métrica propia <ul style="list-style-type: none"> <li>Volumen de SAF adquirido bajo el programa corporativo expresado en litros, mediante el cual se asigna el atributo ambiental de reducción de</li> </ul>

	<p>emisiones de Alcance 3 a clientes corporativos y de cargo</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Porcentaje de SAF proveniente del programa corporativo (SAF del programa corporativo/ total de SAF adquirido)</li> </ul>
--	--

**Naturaleza de la oportunidad**  
*(antes de cualquier esfuerzo de mitigación o adaptación)*

Se espera que Aeroméxico ofrezca a sus clientes la oportunidad de reducir sus emisiones de alcance 3 mediante nuestro programa de SAF corporativo del que esperamos tener resultados en el mediano plazo. Esto, apoyándonos en la demanda sostenida de transporte aéreo y el interés en reducir emisiones.

Además, esta oportunidad se potencia debido a que muchas empresas están comprometidas con la reducción de sus emisiones de alcance 3, incluida las derivadas de viajes corporativos, y se valora el uso de SAF como una vía efectiva para disminuir su huella de carbono. Este traslado contribuye a mitigar impactos financieros y mantener nuestra estabilidad, especialmente en un entorno de transición climática que requiere mayores inversiones en combustibles con menor intensidad de carbono.

**Integración al modelo de negocio**

Para potenciar esta oportunidad, en Aeroméxico hemos trabajado en desarrollar un programa estructurado de compra de SAF para clientes corporativos. Esto permite que los clientes corporativos adquieran SAF para compensar parcial o totalmente las emisiones asociadas a los viajes y nos facilitará el traslado del costo del SAF al mismo tiempo que los clientes participantes en el programa se benefician con la reducción de sus emisiones de Alcance 3.

**Efectos financieros actuales y previstos**

**Efectos financieros en 2025:**  
No hay impacto material n 2025.

**Efectos financieros previstos**  
**Corto, mediano y largo plazo:**  
A corto, mediano y largo plazo se esperaría una reducción en el impacto del costo adicional asociado al SAF derivado del programa de compra de SAF para clientes corporativos.

<b>Tema material</b>	Cambio Climático
<b>Oportunidad asociada</b>	Reducción de costos asociados al precio del carbono mediante acciones de descarbonización
<b>Clasificación</b>	Oportunidad
<b>Cadena de valor</b>	Aguas arriba, operaciones propias y aguas abajo
<b>Métricas</b>	<p>SASB</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• TR-AL-110a.3. (1) Total de combustible consumido, (2) porcentaje de alternativo, (3) porcentaje sostenible</li> <li>• TR-AF-110a.3. Combustible consumido por (1) transporte por carretera, porcentaje (a) gas natural y (b) combustibles renovables, y por el (2) transporte aéreo, porcentaje (a) combustibles alternativos y (b) sostenible</li> </ul> <p>Métrica propia</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• % de aeronaves de nueva generación</li> </ul>

## Naturaleza de la oportunidad (antes de cualquier esfuerzo de mitigación o adaptación)

En Aeroméxico, la descarbonización es una palanca estratégica para fortalecer nuestra resiliencia financiera y proteger nuestros márgenes ante la expansión de los precios al carbono en los mercados en los que operamos. En la medida que aumentan los costos asociados a sistemas de comercio de emisiones, impuestos al carbono y otros mecanismos regulatorios, reducir nuestras emisiones se convierte en una parte fundamental para minimizar la compra de créditos de carbono y mitigar la exposición a costos crecientes que pudieran afectar a nuestras operaciones.

## Integración al modelo de negocio

En Aeroméxico hemos construido un modelo de negocio que se centra en una transformación profunda hacia operaciones más sostenibles. El principal motor de esta transformación es nuestra hoja de ruta hacia la descarbonización en 2050. A continuación, enunciamos las iniciativas más importantes en este modelo (para conocer las metas asociadas a las iniciativas, referir a la sección de [Métricas y Objetivos](#)).

- Potenciar la ruta de descarbonización.
- Reducir la intensidad de emisiones para 2030.
- La adopción de SAF.
- Un robusto plan de eficiencia operacional, que incluye operar con una la flota compuesta por aeronaves de última generación, disminuir la intensidad de emisiones en tierra, y mejorar la eficiencia en el consumo de combustible a través del programa de aceleración de la Excelencia Operacional.

En conjunto, estas acciones refuerzan una trayectoria clara hacia una aviación más limpia y resiliente.

## Efectos financieros actuales y previstos

### Excelencia Operacional

#### Efectos financieros en 2025:

Los ahorros estimados en gastos de operación relacionados con el programa de Excelencia Operacional fueron de \$16,964 en 2025. A su vez, esta iniciativa representó un incremento estimado en gastos de operación de \$1,534 en este periodo.

#### Efectos financieros previstos

##### Corto plazo:

Como parte de las iniciativas de Excelencia Operacional, a corto plazo se esperan los siguientes impactos financieros:

- Costos iniciales de licenciamiento, integración de tecnología, capacitación y ajustes a procesos para la implementación de las herramientas y softwares.
- Ahorros en gastos de operación derivados de la gestión optimizada del combustible resultando un potencial incremento del margen operativo.

##### Mediano y largo plazo:

El empleo sostenido de dichas iniciativas, en el mediano y largo plazo, podrían generar los siguientes impactos financieros:

- Ahorros en gastos de operación recurrentes por menor consumo de combustible y reducción del uso y mantenimiento de la APU (*Auxiliary Power Unit*).
- Mayor estabilidad de gastos de operación y menor exposición a la volatilidad del precio del combustible.
- Reducción de gastos relacionados con emisiones y cumplimiento regulatorio.

## **Renovación de Flota**

### **Efectos financieros en 2025:**

Derivado de la iniciativa de renovación de flota, se reconoció un incremento estimado en altas de activos por derecho de uso y pasivo por arrendamiento de \$305,982 en 2025. Asociado a esto, en 2025 se reconoció un incremento estimado de: \$32,360 en el estado de flujos de efectivo dentro del rubro pago de arrendamientos, \$21,618 en el estado de resultados dentro del rubro costos financieros y \$19,301 en el estado de resultados dentro del rubro depreciación y amortización. Estas cifras representan el incremento marginal en los respectivos rubros, originado por la incorporación de aviones de nueva generación, los cuales tienen una renta promedio mayor que los de antigua generación. Los impactos fueron estimados realizando los cálculos de arrendamiento bajo un escenario que considera que la renovación de flota se realizó empleando únicamente aviones de antigua generación en lugar de aviones de nueva generación. No se estima cambio en otras variables como el plazo del arrendamiento y tasa de descuento.

### **Efectos financieros previstos**

#### **Corto, mediano y largo plazo:**

Como parte de las acciones de descarbonización, nos encontramos en transición hacia una flota más eficiente, lo cual conduce a una reducción en el consumo de combustible, llevando a una reducción a corto, mediano y largo plazo en el gasto por este concepto. Al tratarse de aeronaves de nueva generación, esta transición conlleva un incremento en los pagos por arrendamiento. A corto, mediano y largo plazo esto representa un incremento en: activo por derecho, pasivo por arrendamiento, pagos por arrendamiento, gasto por interés y gasto por depreciación.

En Aeroméxico, hemos incorporado en la toma de decisiones medidas que incluyen el establecimiento de una estrategia de sostenibilidad, una ruta de descarbonización, y dentro de ésta, la iniciativa de eficiencia operacional. Si bien actualmente no contamos con un precio interno al carbono, hemos avanzado en integrar los pilares de nuestra estrategia ASG a través de varias iniciativas. Estas iniciativas nos permiten ofrecer productos, servicios y alternativas a nuestros pasajeros que permiten satisfacer sus expectativas de gestión de impactos ambientales y sociales en línea con nuestro propósito de elevar el viaje de una experiencia extraordinaria.

En el futuro, anticipamos continuar con todas estas iniciativas para ajustar nuestro modelo de negocio y cadena de valor hacia un desempeño progresivamente más sostenible y resiliente frente a transformaciones regulatorias en materia ambiental y de sostenibilidad. Anticipamos continuar con planes de inversión relacionados con nuestra ruta de descarbonización, nuestras ambiciones *net zero* y otras iniciativas de excelencia operativa; para conocer más, referir a la Sección de [Estrategia](#).

## Métricas y Objetivos

### Métricas

En Aeroméxico utilizamos métricas del estándar sectorial Aerolíneas (TR-AL) y Carga aérea y logística (TR-AF) del *Sustainability Accounting Standards Board* (SASB) porque nos permiten

priorizar indicadores clave para la gestión y el desempeño dentro de nuestro sector. Para la selección de estos indicadores se consideró el Industry Guidance del International Sustainability Standards Board (ISSB) como referencia para asegurar la alineación con mejores prácticas internacionales. Este enfoque considera métricas como el total de combustible consumido, porcentaje de combustible alternativo consumido<sup>12</sup>, e intensidad de carbono lo que nos facilita monitorear riesgos y oportunidades operativas y financieras. De la misma forma, el uso de estas métricas nos permite comparar nuestro desempeño con el de otras empresas dentro de la industria de aviación.

Para dar seguimiento a todos los riesgos y oportunidades climáticos el monitoreo se complementa con algunas métricas de GRI, que aportan indicadores estandarizados en temas materiales, sociales y de gobernanza útiles para ampliar la cobertura temática y la trazabilidad.

Adicionalmente, y debido a nuestro interés en monitorear de forma puntual y específica riesgos y oportunidades, utilizamos algunas métricas propias que facilitan el seguimiento de nuestra estrategia de sostenibilidad y algunos otros programas como el de Vuela Verde y SAF para clientes corporativos. Estas métricas servirán como base para el seguimiento, reporte, y la definición de metas vinculadas a la modernización, eficiencia y resiliencia de la entidad. Derivado de que estas métricas son de desarrollo propio y no se basan en un estándar reconocido, su definición y cálculo requirieron la aplicación de juicio profesional para determinar la metodología más adecuada y las aproximaciones necesarias. Estos juicios incluyeron la selección de fuentes de información y la forma de vincular las métricas con lo que buscamos atender. Para mayor detalle sobre los juicios, supuestos y aproximaciones aplicados. Para mayor detalle ver Tabla 1 *Juicios, supuestos y aproximaciones utilizados en este informe*.

## Métricas relacionadas con el clima

De las actividades de negocio y activos analizados, determinamos que, por la naturaleza de nuestras operaciones, el 100% se encuentra expuesto a riesgos climáticos de transición y físicos, con niveles de exposición diferenciados según ubicación y tipo de riesgo. En aplicación del principio de proporcionalidad, el análisis no se realizó para todas las ubicaciones de operación, por lo que los resultados incorporan juicios de la administración y cierto grado de incertidumbre por disponibilidad de datos y evolución regulatoria y climática. Para mayor detalle, véase la *sección se [Análisis de riesgos y oportunidades climáticos](#)*.

Respecto de oportunidades relacionadas con el clima, si bien se realizó el análisis y se identificaron áreas potenciales (p.e., reducción de costos mediante acciones de descarbonización), aún no es posible determinar un porcentaje de activos o actividades alineadas debido a que el impacto estimado está sujeto a juicios y alta incertidumbre sobre ejecución, señales regulatorias y condiciones de mercado.

---

<sup>12</sup> El combustible alternativo es definido por la ICAO como combustible que no sea proveniente del petróleo con potencial de generar menos emisiones de carbono basado en un análisis de ciclo de vida.

## Métricas GEI

Para estimar las emisiones directas e indirectas de gases de efecto invernadero Aeroméxico aplica una metodología basada en estándares nacionales e internacionales recomendados para la industria de aviación<sup>13</sup>. A continuación, se presenta el detalle:

### Emisiones de alcance 1

Para las emisiones de alcance 1 nuestro enfoque de consolidación se basa en un control operacional y para su cálculo se utilizó la Ley General de Cambio Climático, la metodología Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) y los métodos recomendados por la OACI. Estandarizamos el cálculo de Jet A-A1 de acuerdo con el combustible facturado siguiendo los lineamientos de CORSIA.

Las emisiones de dióxido de carbono biogénico bajo el enfoque *tank-to-wake* (TTW) se reportan de manera separada a los alcances (1, 2 y 3), conforme a la guía vigente del GHG *Protocol*, siendo 2025 el primer año que se calcula.

Las emisiones directas de alcance 1, incluyen los gases CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O, HCFC, HFC y C<sub>2</sub>H<sub>2</sub> provenientes de fuentes controladas, como el consumo de combustible de aviación Jet-A-A1 y otras fuentes móviles y fijas.

Se aplicaron factores de emisión específicos: turbosina (CO<sub>2</sub>: 3.16 KgCO<sub>2</sub>/Kg, N<sub>2</sub>O: 0.3) según la Circular Obligatoria CO AV-16.4/18 y EPA; fuentes móviles y fijas conforme al Acuerdo DOF Cálculo de gases o compuestos de efecto invernadero de 2015. El potencial de calentamiento de N<sub>2</sub>O se estableció según la metodología de la EPA y los gases fluorados se calcularon bajo el acuerdo DOF del 14 de agosto de 2015. Se presentan las cifras para el año 2025:

Emisiones	Unidad	Cifra para 2025	Variación vs. 2024
Consumo de combustible de Aviación Jet A/A1	tCO <sub>2</sub> eq	4,433,912.78	-0.67%
Consumo de SAF	tCO <sub>2</sub> eq	87	N/A
Otras fuentes móviles (las que apliquen)	tCO <sub>2</sub> eq	8,162.55	3.02%
Emisiones fugitivas	tCO <sub>2</sub> eq	274.32	-40.24%
Emisiones directas de GEI (alcance 1)	Ton CO <sub>2</sub> e	4,442,436.16	-0.70%

### Métrica propia: Emisiones de vuelos internacionales

Aeroméxico ha desarrollado una métrica propia para evaluar las emisiones de vuelos internacionales vinculadas al riesgo de cumplimiento del esquema de CORSIA. Se utiliza esta

<sup>13</sup> Nuestro cálculo de emisiones GEI incluye las emisiones de AMCargo.

métrica para monitorear actividad e impacto asociado a nuestras operaciones fuera del territorio nacional. Esta métrica no deriva directamente de los estándares establecidos en las NIIF S1 y S2, pero toma como referencia metodología BLOCK-OFF /BLOCK-ON CORSIA utilizada en el sector de aviación. Esta métrica permite que la información divulgada capture con mayor precisión el nivel real de las emisiones atribuibles a vuelos internacionales

Requerimiento	Cifra 2025
Riesgo asociado	Costo asociado al cumplimiento de CORSIA
Métrica	Emisiones derivadas de vuelos internacionales CORSIA
Tipo de métrica (medida absoluta, una medida expresada en relación con otra métrica o una medida cualitativa)	Absoluta
Cifra (Ton CO <sub>2</sub> eq)	2,420,225.87 <sup>14</sup>
Metodología de cálculo	Las emisiones por vuelos internacionales CORSIA se calcula a partir del combustible por vuelo mediante el método BLOCK-OFF / BLOCK-ON. El dato inicial se registra en el momento de BLOCK-OFF, cuando la aeronave tiene todas las puertas cerradas y libera frenos para iniciar el movimiento. El dato final se registra en BLOCK-ON, cuando la aeronave coloca frenos y se abre la primera puerta al llegar a posición. El combustible consumido se obtiene restando el combustible registrado en BLOCK-OFF menos el registrado en BLOCK-ON. Posteriormente, este consumo se multiplica por el factor de emisión establecido por CORSIA para determinar las emisiones de CO <sub>2</sub> de los vuelos internacionales aplicables.

## Emisiones de alcance 2

Las emisiones de alcance 2 se calcularon con un enfoque de control operacional y utiliza un método basado en ubicación, empleando el Factor de Emisión para CO<sub>2</sub> del Sistema Eléctrico Nacional de 2025, publicado por SEMARNAT. Se presentan las cifras para el año 2025:

Emisiones	Unidad	Cifra para 2025
Emisiones indirectas por energía (Alcance 2)	Ton CO <sub>2</sub> e	4,560

## Emisiones de alcance 3<sup>15</sup>

<sup>14</sup> Esta cifra aún no ha sido validada por un tercero, ya que el proceso de validación se lleva a cabo a mitades del año 2026.

<sup>15</sup> Para Alcance 3 se cuenta por el momento con la contabilización exclusivamente de 3 categorías, 1,3 y 6, debido a que es información a la que se tuvo acceso en 2025.

Para las emisiones de alcance 3 el cálculo es con base a control operacional y reportamos tres categorías:

- **Categoría 1.** Productos y servicios adquiridos, utilizamos datos secundarios y la metodología de NAICS y la clasificación de Office Administrative Services.
- **Categoría 3.** Actividades relacionadas con los combustibles y la energía: utilizamos datos primarios y factores de emisión DEFRA.
- **Categoría 6.** Viajes de negocio, utilizamos datos primarios y factores de emisión de la EPA.

Se presentan las cifras para el año 2025:

Emisiones	Unidad	Cifra para 2025
Categoría 1. Productos y servicios adquiridos	tCO <sub>2</sub> eq	397
Categoría 3. Actividades relacionadas con los combustibles y la energía	tCO <sub>2</sub> eq	918,736
Categoría 6. Viajes de negocio	tCO <sub>2</sub> eq	500
Emisiones indirectas de GEI (alcance 3)	Ton CO <sub>2</sub> e	919,633

### Métrica propia: Reducción de intensidad de las emisiones

Aeroméxico ha establecido una métrica propia para supervisar el avance hacia su objetivo de reducción de intensidad de emisiones, adaptada para reflejar de manera específica la operatividad de la organización. Calculamos la intensidad de emisiones de carbono en términos de tCO<sub>2</sub>/RTK, así como la variación porcentual respecto a 2019. Esta métrica considera las emisiones de alcance 1 asociadas al consumo de jet fuel, e incorpora los efectos de mitigación obtenidos por el uso de SAF y la compensación mediante *offsets*. La metodología utilizada usa como referencia el enfoque de GRI 305-4 Intensidad de emisiones e integra factores operativos sectoriales y ajustes por mitigación que permiten reflejar la eficiencia operativa y el progreso hacia el objetivo.

Requerimiento	Cifra 2025
Objetivo asociado	Reducir la intensidad de emisiones un 28% vs 2019 para el 2030
Métrica	Reducción de la intensidad de emisiones de carbono (tCO <sub>2</sub> /RTK)
Tipo de métrica (medida absoluta, una medida expresada en relación con otra métrica o una medida cualitativa)	Relativa

%Δ (vs '19) intensidad [CO neto2/RTK]- (Alcance 1 solo jet-fuel + mitigación por SAF + mitigación por offsets /RTK)	-11.49%
Cifra (tCO <sub>2</sub> /RTK)	807
Metodología de cálculo	Al recopilar la información relacionada con la intensidad de emisiones de carbono se calcula dividiendo las emisiones de GEI netas entre el denominador (RTK). Este ratio representa la intensidad de emisiones.

**GRI 305-5 Reducción de las emisiones del GEI**

La reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) es relevante porque muestra el progreso en mitigar nuestro impacto climático y en mejorar la eficiencia de nuestras operaciones. Estos indicadores se utilizan para reportar reducciones absolutas o relativas de emisiones entre periodos, y para monitorear la efectividad de las medidas que implementamos para disminuir nuestra huella de carbono.

Requerimiento	Cifra para 2024	Cifra para 2025	Variación 2025 vs 2024
305-5 a) La reducción de las emisiones de GEI como consecuencia directa de las iniciativas de reducción en toneladas métricas de CO <sub>2</sub> equivalente.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Alcance 1: 4,472,400.59</li> <li>Alcance 2: 4,669.95</li> <li>Alcance 3: 927,520.76</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Alcance 1: 4,442,436.16 tCO<sub>2</sub>eq</li> <li>Alcance 2: 4,560 tCO<sub>2</sub>eq</li> <li>Alcance 3: 922,690.73 tCO<sub>2</sub>eq</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Alcance 1: -1%</li> <li>Alcance 2: -2%</li> <li>Alcance 3: -1%</li> </ul>
305-5 b) Gases incluidos en el cálculo: CO <sub>2</sub> , CH <sub>4</sub> , N <sub>2</sub> O, HFC, PFC, SF <sub>6</sub> , NF <sub>3</sub> o todos.	Se incluyen CO <sub>2</sub> , CH <sub>4</sub> , N <sub>2</sub> O, HCFC, HFC y C <sub>2</sub> H <sub>2</sub>		
305-5 c) Año base o línea base, incluida la justificación de la selección.	2019, representa el último año completo de operación normal del sector aeronáutico previo a la pandemia, así como por consistencia regulatoria con el establecimiento en CORSIA de 2019 como año de referencia		
305-5 d) Los alcances en los	Alcance 1, 2 y 3.		

que se produjeron reducciones: emisiones directas (alcance 1), indirectas asociadas a la energía (alcance 2) u otras indirectas (alcance 3).	
305-5 e) Los Estándares, metodologías, suposiciones y herramientas de cálculo utilizados	Las metodologías, estándares y herramientas de cálculo para cada alcance fueron descritas anteriormente en la sección <a href="#">Métricas GEI</a>

### Métrica propia: vuelos cubiertos por SAF de programa corporativo

Aeroméxico utiliza una métrica propia para reportar el avance en la adopción de combustibles SAF en vuelos, la cual está basada en el volumen de SAF adquirido bajo el programa corporativo de Aeroméxico. Esta métrica, permite asignar a clientes corporativos el atributo ambiental correspondiente a la reducción de emisiones. Adicionalmente, se incorpora el porcentaje de SAF proveniente de diversas fuentes adicionales como requerimientos regulatorios y adquisiciones voluntarias. La métrica ajustada integra elementos específicos a nuestro modelo operativo y de asignación de atributos ambientales.

Requerimiento	Cifra 2025
Oportunidad asociada	Clientes dispuestos a adquirir SAF para disminuir sus emisiones.
Métrica	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Volumen de SAF adquirido bajo el programa corporativo expresado en litros, mediante el cual se asigna el atributo ambiental de reducción de emisiones de Alcance 3 a clientes corporativos y de cargo</li> <li>b) Porcentaje de SAF proveniente del programa corporativo (SAF del programa corporativo/ total de SAF adquirido)</li> </ul>
Tipo de métrica (medida absoluta, una medida expresada en relación con otra métrica o una medida cualitativa)	Absoluta
Cifra	a) 0

	b) 0
Metodología de cálculo	<p>a. La metodología considera la sumatoria del volumen total de SAF, expresado en litros, adquirido durante el año de reporte, el cual se asigna a clientes corporativos, transfiriendo los atributos ambientales correspondientes para la reducción de emisiones de Alcance 3</p> <p>b. El porcentaje de SAF proveniente del programa corporativo se calcula dividiendo el volumen de SAF del programa corporativo entre el volumen total de SAF adquirido en el año de reporte (incluyendo SAF mandatorio y voluntario) y multiplicando por 100.</p>

## Métricas sectoriales

En cuanto a las métricas sectoriales específicas para nuestra industria, reportamos las siguientes métricas correspondientes a los estándares SASB. Estos ofrecen indicadores específicos por industria, diseñados para reflejar los temas de sostenibilidad con mayor probabilidad de influir en el desempeño financiero de una empresa.

### **TR-AL-110a.2 / TR-AF-110a.2. Análisis de la estrategia o plan a largo y corto plazo para gestionar las emisiones de alcance 1, objetivos de reducción de emisiones y análisis de los resultados en relación con esos objetivos.**

Esta métrica específica para aerolíneas demuestra cómo gestionamos nuestras emisiones de alcance 1 mediante planes y estrategias de corto y largo plazo, e informa si estamos cumpliendo los objetivos de reducción establecidos. Se usa para reportar de forma clara nuestros avances, identificar brechas y demostrar consecuentemente la efectividad de las acciones implementadas para disminuir emisiones en el sector aéreo, para conocer sobre nuestra estrategia de gestión y reducción de emisiones, así como su relación con nuestro negocio, referir a la sección de [Estrategia](#).

### **TR-AL-110a.3/ TR-AF-110a.3 (1) Total de combustible consumido, (2) porcentaje de alternativo, (3) porcentaje sostenible**

Este indicador tiene como objetivo dar a conocer la cantidad de energía que consumimos mediante combustible y qué proporción proviene de fuentes alternativas o sostenibles. Si bien esta métrica corresponde a aviación, en nuestro caso la compartimos con el sector de transporte de carga. Esto se debe a que nuestras actividades de Cargo se llevan a cabo en las mismas aeronaves y vuelos de nuestros clientes y colaboradores. Es esencial para evaluar nuestro avance hacia un uso más eficiente y menos intensivo en carbono, y para evidenciar el grado de adopción de combustibles que reducen el impacto climático.

Requerimiento	Cifra para 2025
TR-AL-110a.3 1 Cantidad total de combustible	Consumo total de combustibles procedentes de fuentes no renovables dentro de la organización en gigajoules (GJ):

<p>consumido de todas las fuentes, como una cifra agregada, en gigajulios (GJ)</p> <p><b>TR-AF-110a.3 1</b> Cantidad total de combustible consumido como una cifra agregada, en gigajulios (GJ), categorizada por (1) operaciones relacionadas con transporte por carretera y, por separado, (2) operaciones relacionadas con transporte aéreo</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consumo combustible de aviación Jet-A-A1: 64,420,252.0</li> <li>• Gasolina: 28,860.2</li> <li>• Diesel: 72,801.8</li> <li>• Gas LP: 9,370.4</li> </ul> <p>Consumo total de combustibles procedentes de fuentes renovables dentro de la organización en gigajoules (GJ):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• SAF: 144,296.61</li> </ul>
<p>TR-AL-110a.3 2</p> <p>Porcentaje del consumo de combustible que correspondió a combustible alternativo (%)</p>	<p>0.22%</p>
<p>TR-AL-110a.3 3</p> <p>Porcentaje del combustible consumido que fue combustible sostenible (%)</p>	<p>No aplica. Solamente usamos como combustible alternativo el SAF, el cual se menciona en el inciso anterior.</p>
<p>Variación del consumo de combustible Jet-A-A1 vs. 2024</p>	<p>-0.66%</p>

**Otras métricas**

Adicional a las métricas de SASB, reportamos bajo los estándares GRI. Estos son ampliamente reconocidos como uno de los estándares globales más utilizados para informar los impactos económicos, sociales y ambientales de las organizaciones.

**GRI 201-2 Implicaciones financieras y otros riesgos y oportunidades derivados del cambio climático**

Para Aeroméxico, el cambio climático tiene efectos directos en la estabilidad operativa y financiera de nuestra actividad aérea. Fenómenos climáticos pueden afectar rutas, disponibilidad de infraestructura y continuidad del servicio al igual que influir en nuestros costos operativos y en las inversiones que debemos realizar para mantener una operación más eficiente. Comprender estas implicaciones financieras nos permite anticipar riesgos, ajustar nuestra planificación y aprovechar oportunidades.

La información que recopila esta métrica se encuentra reflejada dentro de la sección [Resumen de la gestión y los efectos financieros actuales y esperados de los riesgos y oportunidades.](#)

## GRI 303-3 Extracción de agua

Conocer el volumen de agua que extraemos es fundamental para gestionar de manera responsable un recurso clave en nuestras operaciones, sobre todo considerando que las sequías y estrés hídrico son riesgos asociados a los que nos afrontamos. Además, nos permite entender nuestros impactos en la disponibilidad local del recurso y en los ecosistemas locales, especialmente en zonas con estrés hídrico. Esta métrica se utiliza para evaluar de manera transparente cuánta agua extraemos, de qué fuentes proviene y en qué medida nuestra operación podría afectar a otros.

Requerimiento	Cifra para 2025
303-3 a) La extracción de agua total de todas las áreas en megalitros en:	72.56 ML
303-3 a.i Aguas superficiales	-
303-3 a.ii Aguas subterráneas	-
303-3 a.iii Aguas marinas	-
303-3 a.iv Agua producida	-
303-3 a.v Agua de terceros	72.56 ML
303-3 b) La extracción total de agua de todas las zonas sometidas a estrés hídrico en megalitros en:	72.56 ML
303-3 b.i Aguas superficiales	-
303-3 b.ii Aguas subterráneas	-
303-3 b.iii Aguas marinas	-
303-3 b.iv Agua producida	-
303-3 b.v Agua de terceros	72.56 ML
303-3 c) Un desglose de la extracción total de agua procedente de cada una de las fuentes que figuran en los Contenidos 303-3-a y 303-3-b (en megalitros), según las siguientes categorías:	72.56 ML
303-3 c.i Agua dulce (total de sólidos disueltos $\leq$ 1000 mg/l)	72.56 ML
303-3 c.ii Otras aguas (total de sólidos disueltos $>$ 1000 mg/l)	-
303-3 d) Cualquier tipo de información contextual	La recopilación se divide en tres etapas: La de recolección y agregación de información, la de cálculo, y la etapa de

necesaria para comprender cómo se han recopilado los datos, como estándares, metodologías o supuestos usados	validación de información y reporte. Se consideran las facturas de consumo de agua, y los servicios de pipas. Después de consolidar la información se organiza por fuente, lugar y mes para determinar si hay inconsistencias. Se lleva a cabo una reunión con todas las personas involucradas dueñas de información y se genera un reporte y ficha técnica para el reporte final.
--	--

## Métricas específicas de la entidad

Para monitorear el desempeño de nuestra empresa relacionada con los riesgos y oportunidades relacionados con el clima, hemos integrado algunas métricas propias de seguimiento. Actualmente, estas métricas no han sido validadas por un tercero. Se muestra el objetivo asociado, la métrica y el método de cálculo.

### Métrica propia – Número de pasajeros que compraron boletos con tarifa por Vuela Verde

Como parte de nuestra iniciativa Viajero Sostenible y bajo el programa Vuela Verde, permitimos que nuestros clientes y colaboradores puedan compensar la huella de carbono de sus vuelos a través de contribuciones voluntarias para adquirir créditos de carbono de proyectos socioambientales en México. Este año, 16,974 pasajeros compraron boletos de avión con tarifa Vuela Verde, a partir de lo cual se adquirirán las compensaciones durante 2026.

Aeroméxico ha definido el número de pasajeros que adquirieron boletos con la tarifa de Vuela Verde como métrica propia para monitorear la participación de los pasajeros en iniciativas voluntarias de reducción de emisiones, Esta métrica no deriva de un estándar específico relacionado a los estándares de la NIIF S1 y S2, sino que se adapta a las características de nuestro programa interno de contribución ambiental. A diferencia de otros marcos, esta métrica cuantifica directamente la adopción del producto sostenible por parte de los clientes.

Riesgo asociado	Métrica	Tipo de métrica	Cifra para 2025	Metodología de cálculo
Cambios de preferencias de consumidores: transición del transporte aéreo a terrestre	Pasajeros que compraron boletos de avión con tarifa vuela verde	Absoluta	16,974	La información relacionada con la compra de Vuela Verde es proporcionada por el área de Ancillaries, responsable de llevar el control y registro de todos los productos adicionales comercializado

## Métrica propia: Número de vuelos cancelados y vuelos afectados por eventos climáticos extremos

Aeroméxico utiliza esta métrica propia para monitorear la continuidad operativa mediante el seguimiento de número de vuelos cancelados y vuelos afectados por eventos climáticos extremos. Estas métricas no provienen de estándares establecidos por las NIIF S1 y S2, sino que han sido diseñadas internamente para reflejar con precisión el impacto de interrupciones operativas en la red de vuelos. Estas métricas permiten evaluar la resiliencia operativa, identificar tendencias en factores internos o externos que generan disrupciones y apoyar la planificación de medidas correctivas y preventivas.

Los números de vuelos cancelados y afectados se determinaron a partir del análisis de eventos climáticos extremos realizado por nuestro equipo de meteorología. En este análisis se identificó que el AICM registró cierres completos el 10 y 12 de agosto de 2025 debido a lluvias intensas, mientras que el 27 de agosto se presentó un cierre parcial que también impactó la operación. Estos episodios ocurrieron en un contexto de precipitaciones extraordinarias, ya que junio de 2025 rompió el récord histórico de lluvia para cualquier mes desde que se tienen registros, récord que nuevamente se superó en septiembre de 2025.

Riesgo asociado	Métrica	Tipo de métrica	Cifra para 2025	Metodología de cálculo
<ul style="list-style-type: none"> <li>Inundaciones – Terminales y Hangares</li> </ul>	Número de vuelos cancelados por eventos climáticos extremos	Absoluta	151	Para el número de vuelos cancelados consideramos eventos del 10 y 12 de agosto por vuelos salidos del AICM.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Inundaciones – Pistas</li> <li>Ciclones Tropicales – Terminales y Hangares</li> <li>Precipitación Intensa – Operaciones</li> </ul>	Número de vuelos afectados por eventos climáticos extremos	Absoluta	182	Para el número de vuelos afectados consideramos eventos el 10 y 12 de agosto, junto con el 27 de septiembre. Se consideran las demoras de más de 120 minutos llegando o saliendo del AICM y desvíos de vuelos con destino al AICM.

### Métrica propia: % de aeronaves de última generación

En Aeroméxico empleamos esta métrica para reportar el porcentaje de última generación dentro de nuestra flota operativa. Esta métrica no deriva de un estándar específico de los sugeridos por las NIIF S1 y S2, sino que ha sido diseñada internamente para reflejar el grado de modernización y eficiencia tecnológica de la flota. A diferencia de otros marcos que se enfocan en emisiones o intensidad energética, esta métrica mide directamente la proporción de aeronaves que incorporan tecnologías avanzadas, permitiendo evaluar nuestro avance en la transición hacia operaciones eficientes y con menor impacto ambiental.

Métrica	Tipo de métrica	Cifra para 2025	Metodología de cálculo
% de aeronaves de última generación	Absoluta	59%	Para calcular este indicador se lleva a cabo un proceso que considera el análisis de nuevos contratos de compra o arrendamiento de flota, se analizan los datos totales de la flota (flota activa y flota disponible). Se genera un análisis estadístico de la flota operativa y se confirma con el Jr. Manager de planeación de flota quien ayuda a confirmar y calcular la información de nueva flota.

### Métrica propia: Cantidad de colaboradores que solicitaron baja/periodo de enfermedad debido a impacto por estrés térmico en las operaciones

Aeroméxico utiliza una métrica propia para monitorear la cantidad de colaboradores que solicitaron baja o periodos de enfermedad asociados a impactos por estrés térmico en las operaciones. Esta métrica no surge de un estándar específico de los sugeridos por las NIIF S1 y S2, sino que ha sido desarrollada internamente para reflejar los riesgos laborales emergentes relacionados con condiciones climáticas extremas. Esta métrica permite identificar de manera directa los casos vinculados específicamente al estrés térmico, facilitando la evaluación de la exposición operativa.

Riesgo asociado	Métrica	Tipo de métrica	Cifra para 2025	Metodología de cálculo de cálculo
Impacto por estrés térmico en las operaciones	Cantidad de colaboradores que solicitaron baja/periodo de enfermedad debido a este fenómeno.	Absoluta	15	<ul style="list-style-type: none"> <li>Revisar los registros de consultas médicas del periodo reportado.</li> <li>Identificar los casos cuyo diagnóstico o motivo de atención estuviera relacionado</li> </ul>

Riesgo asociado	Métrica	Tipo de métrica	Cifra para 2025	Metodología de cálculo de cálculo
				<p>con estrés térmico (con base en la clasificación diagnóstica registrada por el personal médico).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Filtrar aquellos casos en los que la atención derivó en la emisión de una incapacidad o recomendación formal de ausencia laboral.</li> <li>• Contabilizar el número de colaboradores únicos que cumplieron con estos criterios durante el periodo evaluado.</li> </ul>

### Métrica propia: Volumen total de agua pluvial captada

Aeroméxico utiliza una métrica propia para monitorear el volumen de agua proveniente de un captador de agua pluvial. Esta métrica no surge de un estándar específico de los sugeridos por las NIIF S1 y S2, sino que ha sido desarrollada internamente para identificar el progreso en la captación de agua pluvial y el proceso en la mitigación del riesgo de afectaciones por escasez de agua. Debido a nuestras operaciones en Hangar Oriente, esta métrica es especialmente útil dentro de nuestras operaciones.

Riesgo asociado	Métrica	Tipo de métrica	Cifra para 2025	Metodología de cálculo de cálculo
Impacto de sequías y altas temperaturas en las operaciones	Volumen total de agua pluvial captada	Absoluta	940 m <sup>3</sup>	Para calcular este indicador, el equipo de conservación en Aeroméxico evalúa y monitorea la plataforma encargada de coleccionar agua de lluvia en tiempo real. Estos datos son consolidados y

Riesgo asociado	Métrica	Tipo de métrica	Cifra para 2025	Metodología de cálculo de cálculo
				analizados mes con mes. Al final del año estos son válidos a través de una sesión de revisión.

## Objetivos relacionados con el clima

En esta sección se presentan los objetivos relacionados con el clima definidos por la Organización, junto con la información necesaria para comprender su alcance, fundamento y seguimiento. Las tablas siguientes muestran el desempeño de la compañía frente a los riesgos y oportunidades climáticas identificados, así como el progreso alcanzado respecto a los objetivos establecidos. Esta información permite evaluar de manera transparente el avance de la estrategia climática y su alineación con los compromisos adoptados.

Todos los objetivos mencionados a continuación contribuyen al cumplimiento del objetivo estratégico de largo plazo de la organización de alcanzar emisiones netas cero para 2050.

<b>Reducir la intensidad de emisiones un 28% para el 2030</b>	
Riesgo asociado	<ul style="list-style-type: none"> <li>Costo adicional por el uso de SAF</li> <li>Costo asociado al cumplimiento del esquema CORSIA</li> </ul>
Oportunidad asociada	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reducción de costos asociados al precio del carbono mediante acciones de descarbonización</li> </ul>
Métrica	<ul style="list-style-type: none"> <li>Intensidad de carbono CO<sub>2</sub>/RTK</li> </ul>
Alcance	Nivel compañía
Objetivo de la meta (reducir, adaptar, de conformidad con iniciativas basadas en la ciencia)	Reducir
Periodo	2030
Periodo base	2019
Hitos y objetivos intermedios	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reducir el consumo de combustible en 20.9M de kilogramos de combustible durante 2025, alineado a la meta de reducción de intensidad de emisiones en un 0.3% anual.</li> <li>74% de flota de última generación para 2030<sup>16</sup></li> </ul>

<sup>16</sup> El plan de flota a largo plazo se ha modificado por lo que se espera alcanzar un 65% en 2030

Tipo de objetivo (absoluto o de intensidad)	Intensidad
Compromiso jurisdiccional de cambio climático sobre el cuál se ha basado el objetivo	Este objetivo se encuentra en línea con el Objetivo Aspiracional Global a Largo Plazo (LTAG) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). El LTAG establece una ambición colectiva para que la aviación internacional alcance emisiones netas cero de carbono para 2050, y nuestra estrategia está diseñada para apoyar este objetivo mediante acciones específicas en eficiencia operativa por renovación de flota y excelencia operativa, combustibles SAF y mecanismos de compensación de carbono como CORSIA.
Validación por un tercero	No se encuentra validado por un tercero, pero se trabajó con el apoyo de un consultor externo (Roland Berger).
Proceso de revisión	Al tratarse de un KPI ejecutivo parte de la estrategia de sostenibilidad, el progreso se reporta periódicamente al Comité de Sostenibilidad (Ver sección de <a href="#">Gobernanza</a> ). La estrategia y sus metas, a su vez, se reevaluarán cada tres o cuatro años.
Métricas para supervisar el avance	Intensidad de carbono CO <sub>2</sub> /RTK
Modificaciones	No se realizaron modificaciones a este objetivo durante este periodo
Avance logrado durante el año y estado al final del año	Reducción de intensidad de emisiones Alcance1: -2%
GEI cubiertos por el objetivo	Alcance 1
Emisiones de alcance 1,2 y 3 cubiertas por el objetivo	Alcance 1
El objetivo corresponde a emisiones brutas o emisiones netas de GEI.	Emisiones netas
El objetivo se definió utilizando un enfoque de descarbonización sectorial	Sí
Uso previsto de créditos de carbono para alcanzar objetivos netos	Este es un objetivo que considera la utilización de mecanismos de compensación de carbono asociados a CORSIA.
Avance logrado durante el año y estado al final del año	11.49%

Alcanzar el uso de un 5% de SAF para 2030	
Riesgo asociado	Costo adicional por el uso de SAF

Oportunidad asociada	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reducción de costos asociados al precio del carbono mediante acciones de descarbonización</li> <li>• Clientes dispuestos a adquirir SAF para disminuir sus emisiones</li> </ul>
Métrica	TR-AL-110a.3/ TR-AF-110a.3 (1) Total de combustible consumido, (2) porcentaje de alternativo, (3) porcentaje sostenible
Alcance	Nivel compañía
Periodo	2030
Objetivo de la meta (reducir, adaptar, de conformidad con iniciativas basadas en la ciencia)	Reducir
Periodo base	N/A
Hitos y objetivos intermedios	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Impulsar la colaboración con gobierno y agencias reguladoras a fin de fomentar el desarrollo de la industria de SAF y la participación en programas vinculados a su adopción.</li> <li>• Diseño y lanzamiento del primer programa de SAF corporativo en Latinoamérica,</li> </ul>
Tipo de objetivo (absoluto o de intensidad)	Intensidad
Compromiso jurisdiccional de cambio climático sobre el cuál se ha basado el objetivo	No
Validación por un tercero	No se encuentra validado por un tercero, pero se trabajó con el apoyo de un consultor externo (Roland Berger).
Proceso de revisión	Al tratarse de un KPI ejecutivo parte de la estrategia de sostenibilidad, el progreso se reporta periódicamente al Comité de Sostenibilidad (Ver sección de <a href="#">Gobernanza</a> ). La estrategia y sus metas, a su vez, se evaluarán cada tres o cuatro años.
Métricas para supervisar el avance	% de uso de SAF
Modificaciones	N/A
Avance logrado durante el año y estado al final del año	0.22%

**Incrementar la eficiencia del consumo de combustible en un 0.3% anual a través del programa de aceleración de la Excelencia operativa**

Riesgo asociado	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Costo adicional por el uso de SAF</li> <li>• Costo asociado al cumplimiento del esquema CORSIA</li> </ul>
-----------------	--

Oportunidad asociada	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reducción de costos asociados al precio del carbono mediante acciones de descarbonización</li> </ul>
Métrica	TR-AL-110a.3/ TR-AF-110a.3 (1) Total de combustible consumido, (2) porcentaje de alternativo, (3) porcentaje sostenible
Alcance	Nivel compañía
Objetivo de la meta (reducir, adaptar, de conformidad con iniciativas basadas en la ciencia)	Reducir
Periodo	Anual - 2025
Periodo base	Anual - 2024
Hitos y objetivos intermedios	No aplica
Tipo de objetivo (absoluto o de intensidad)	Intensidad
Compromiso jurisdiccional de cambio climático sobre el cuál se ha basado el objetivo	El objetivo se definió considerando los compromisos derivados de los acuerdos internacionales recientes sobre cambio climático. Regulaciones como CORSIA y los mandatos de SAF en distintas jurisdicciones incrementan la presión sobre las emisiones; por ello, el objetivo incorpora estos requerimientos y refuerza la eficiencia de combustible para mitigar los costos asociados tanto a CORSIA como a los mandatos de SAF, especialmente en Europa.
Validación por un tercero	No se encuentra validado por un tercero, pero se trabajó con el apoyo de un consultor externo (Roland Berger).
Proceso de revisión	Al tratarse de un KPI ejecutivo parte de la estrategia de sostenibilidad, el progreso se reporta periódicamente al Comité de Sostenibilidad (Ver sección de <a href="#">Gobernanza</a> ). La estrategia y sus metas, a su vez, se evaluarán cada tres o cuatro años.
Métricas para supervisar el avance	% de variación de consumo de combustible
Modificaciones	No se realizaron modificaciones a este objetivo durante este periodo
Avance logrado durante el año y estado al final del año	En 2025, hemos ahorrado 20.9M kg. Esa cifra representa 8.6M kg más que 2024.

<b>Lograr una captación de lluvia que represente al menos el 2% del consumo total anual de agua de Hangar Oriente</b>	
Riesgo asociado	Impacto de sequías en las operaciones.
Métrica	GRI 303-3 Extracción de agua
Alcance	Nivel instalación - Hangar Oriente
Objetivo de la meta (reducir, adaptar, de conformidad con)	Adaptar

iniciativas basadas en la ciencia)	
Periodo	Anual – 2025
Periodo base	No aplica
Hitos y objetivos intermedios	No
Tipo de objetivo (absoluto o de intensidad)	Intensidad
Compromiso jurisdiccional de cambio climático sobre el cuál se ha basado el objetivo	No
Validación por un tercero	No
Proceso de revisión	Se revisa con la Alta Dirección anualmente el cumplimiento del objetivo como parte de Revisión por la Dirección de nuestro Sistema de Gestión Ambiental.
Métricas para supervisar el avance	Volumen total de agua pluvial captada
Modificaciones	No se realizaron modificaciones a este objetivo durante este periodo
Avance logrado durante el año y estado al final del año	GRI 303-3: 72.56 ML extraídos Volumen total de agua pluvial captada: 940 m <sup>3</sup>

<b>Operar el 74% de nuestra flota con aeronaves de última generación para 2030<sup>17</sup></b>	
Riesgo asociado	Reducción de costos asociados al precio del carbono mediante acciones de descarbonización
Métrica	% de aeronaves de nueva generación
Alcance	Nivel compañía
Objetivo de la meta (reducir, adaptar, de conformidad con iniciativas basadas en la ciencia)	Reducir
Periodo	2030
Periodo base	Se mide le progreso año con año
Hitos y objetivos intermedios	No aplica
Compromiso jurisdiccional de cambio climático sobre el cuál se ha basado el objetivo	No
Validación por un tercero	No se encuentra validado por un tercero, pero se trabajó con el apoyo de un consultor externo (Roland Berger).

<sup>17</sup> <sup>17</sup> El plan de flota a largo plazo se ha modificado por lo que se espera alcanzar un 65% en 2030

<b>Operar el 74% de nuestra flota con aeronaves de última generación para 2030<sup>17</sup></b>	
Proceso de revisión	Al tratarse de un KPI ejecutivo parte de la estrategia de sostenibilidad, el progreso se reporta periódicamente al Comité de Sostenibilidad (Ver sección de <a href="#">Gobernanza</a> ). La estrategia y sus metas, a su vez, se evaluarán cada tres o cuatro años.
Métricas para supervisar el avance	% de aeronaves de nueva generación
Modificaciones	No se realizaron modificaciones a este objetivo durante este periodo
Avance logrado durante el año y estado al final del año	59%

## Gestión de riesgos

Gestionamos los riesgos relacionados con el clima de todas nuestras operaciones a través de nuestro Sistema de Gestión Integral de Riesgos (ERM), el cual fue formalizado hace aproximadamente dos años como parte de un proyecto corporativo para integrar y estandarizar la gestión de riesgos en todas las entidades legales de la compañía. La gestión estratégica es un componente central para nosotros, al permitir anticipar, priorizar y gestionar aquellos eventos que pueden afectar nuestra eficiencia operativa, la continuidad del negocio y la viabilidad financiera del Grupo. La metodología vigente se sustenta en ISO 31010 y COSO ERM.

La tolerancia al riesgo define los límites aceptables dentro de los cuales es posible asumir riesgos, estableciendo controles para mitigarlos, eliminarlos o transferirlos según corresponda; este enfoque asegura una gestión disciplinada y alineada al contexto operativo y financiero de la compañía.

Nuestro proceso de gestión de riesgos sigue un marco estructurado que comprende:

<b>Etapa</b>	<b>Descripción</b>	<b>Objetivo</b>
<b>1. Identificación</b>	Clasificamos los riesgos de acuerdo con su relevancia.	Reconocer los riesgos clave del negocio.
<b>2. Evaluación</b>	Analizamos la probabilidad y el impacto de los riesgos, considerando el riesgo inherente y los controles existentes.	Determinar el nivel de exposición al riesgo.
<b>3. Procesamiento</b>	Elaboramos un mapa de calor y planes de acción para mitigar, prevenir o transferir los riesgos.	Definir respuestas y acciones frente a los riesgos.

<b>Etapa</b>	<b>Descripción</b>	<b>Objetivo</b>
<b>4. Monitoreo</b>	Revisamos de forma continua los controles y planes de acción mediante la segunda y tercera línea de defensa.	Asegurar la efectividad de la gestión de riesgos.
<b>5. Reporteo</b>	Mantenemos una comunicación constante entre las líneas de defensa para una gestión integral de riesgos.	Facilitar la toma de decisiones informada.

Nuestro modelo de gestión de riesgos contempla riesgos estratégicos, operacionales, financieros y de cumplimiento. En este marco, las oportunidades y los riesgos relacionados con el clima identificados a través del análisis de Doble Materialidad (DMA) y del análisis de riesgo climático desarrollados en conjunto con equipos especializados, están incorporados al ERM. Estos riesgos se integran principalmente en la categoría de riesgos estratégicos debido a su carácter transversal y a su capacidad de influir en la posición financiera y operativa de la empresa en el largo plazo.

Los riesgos se contrastaron con la matriz de riesgos existente dentro del ERM para determinar coincidencias, ajustes necesarios o, en su caso, la incorporación de nuevos riesgos específicos. De esta manera, se lograron integrar los riesgos climáticos y de sostenibilidad sin rehacer el modelo completo, asegurando su alineación con la estructura corporativa de riesgos.

La evaluación y priorización de los riesgos relacionados con el clima se realiza con base en umbrales de probabilidad e impacto alineados con el apetito de riesgo aprobado por el Comité de Riesgos (CORI). Estos umbrales permiten determinar la relevancia relativa de cada riesgo dentro del mapa corporativo y permiten su priorización frente a otros riesgos estratégicos de la compañía. En los casos en que los riesgos superan el apetito de riesgo o presentan impactos altos o muy altos, se requiere la definición de acciones específicas y la conformación de grupos de trabajo para su atención.

La supervisión de estos riesgos se lleva a cabo mediante una estructura formal de gobernanza (ver sección [Gobernanza](#)). La gestión se apoya en el modelo de tres líneas de defensa:

<b>Línea de defensa</b>	<b>Responsable</b>	<b>Funciones principales</b>
1era línea	Negocios / ERM	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gestión y documentación de riesgos y controles.</li> <li>• Identificación y evaluación propia de riesgos.</li> <li>• Propietarios de la Matriz de Riesgo Estratégico.</li> </ul>
2da línea	Control interno / Cumplimiento	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Programa de monitoreo y pruebas de efectividad de controles existentes.</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Validación documental y vinculación a controles continuos.</li> <li>• Revisión de cumplimiento con normatividad y políticas internas.</li> </ul>
3era línea	Auditoría interna	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Seguimiento del entorno de control (Plan Anual de Auditoría).</li> <li>• Evaluación de los resultados de la 1ª y 2ª línea.</li> <li>• Emisión de informes y planes de acción.</li> </ul>

Durante el periodo, se registraron diversos avances que modificaron de manera significativa nuestro proceso de gestión de riesgos, los cuales se distinguen de los elementos metodológicos que permanecen estables. Entre los principales desarrollos del año destacan:

- **Formalización del Comité de Riesgos (CORI)**, mediante la emisión de sus Estatutos, el nombramiento de sus integrantes y la definición de responsabilidades;
- **Sesiones trimestrales del CORI** en las que se aprobaron el primer mapa de calor de riesgos, los umbrales de evaluación, el ciclo anual de gestión y la estructura documental compuesta por la Política y el Procedimiento de Gestión de Riesgos;
- **Implementación de la plataforma Workiva (ORM)**, que incorporó módulos para la gestión de riesgos estratégicos, riesgos de proceso y el funcionamiento del propio CORI;
- **Avance metodológico** con la conclusión de las etapas de identificación y evaluación, así como el inicio de la Fase II, relacionada con el levantamiento de riesgos de proceso y la formalización del Procedimiento de Riesgos de Proceso;
- **Integración al ERM de los riesgos de sostenibilidad y climáticos**, identificados a través del ejercicio de Doble Materialidad y del análisis climático, los cuales fueron integrados tras un proceso de calibración para asegurar su correspondencia con el mapa corporativo de riesgos.

En conjunto, estos avances evidencian el compromiso de Aeroméxico con una gestión de riesgos integral y proactiva, orientada a la sostenibilidad y al fortalecimiento de la continuidad operativa, la confianza de los grupos de interés y la generación de valor a largo plazo.

## Gobernanza

En Aeroméxico, la gobernanza corporativa es el marco que asegura transparencia, rendición de cuentas y toma de decisiones estratégicas en todos los niveles de la organización. Nuestra estructura está diseñada para garantizar que las políticas y prácticas corporativas se alineen con principios de integridad, responsabilidad y creación de valor sostenible. En este sentido, hemos incorporado mecanismos que aseguran la supervisión y el seguimiento de nuestra Estrategia de Sostenibilidad, reforzando la resiliencia organizacional y la confianza de nuestros grupos de interés.

El Consejo de Administración de Aeroméxico está integrado por 14 miembros propietarios, seleccionados bajo los principios de: excelencia, experiencia e integridad. De los miembros, el

35.7% son independientes, conforme a lo aprobado por la Asamblea General de Accionistas. El Consejo de Administración es el máximo órgano de gobierno, por lo que posee responsabilidades clave, dentro de las cuales destacan: la definición de estrategias generales y de negocio (junto con la supervisión de su gestión y apoyado por comités especializados que fortalecen la gestión y el control interno), la aprobación de operaciones y políticas, y la supervisión de la administración de la empresa y sus subsidiarias. Esta estructura permite integrar riesgos y oportunidades emergentes, incluyendo aquellos relacionados con la sostenibilidad y el cambio climático, en la toma de decisiones estratégicas. Además, tiene a cargo el nombramiento del Director General, la designación del auditor externo, previa recomendación del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias y la creación de los comités necesarios para garantizar una gobernanza adecuada en Aeroméxico.

Son comités auxiliares de nuestro Consejo de Administración, el Comité Ejecutivo, el Comité de Nominaciones y Compensaciones, el Comité de Auditoría y Prácticas Societarias, y el Comité de Seguridad (ver Figura 2):

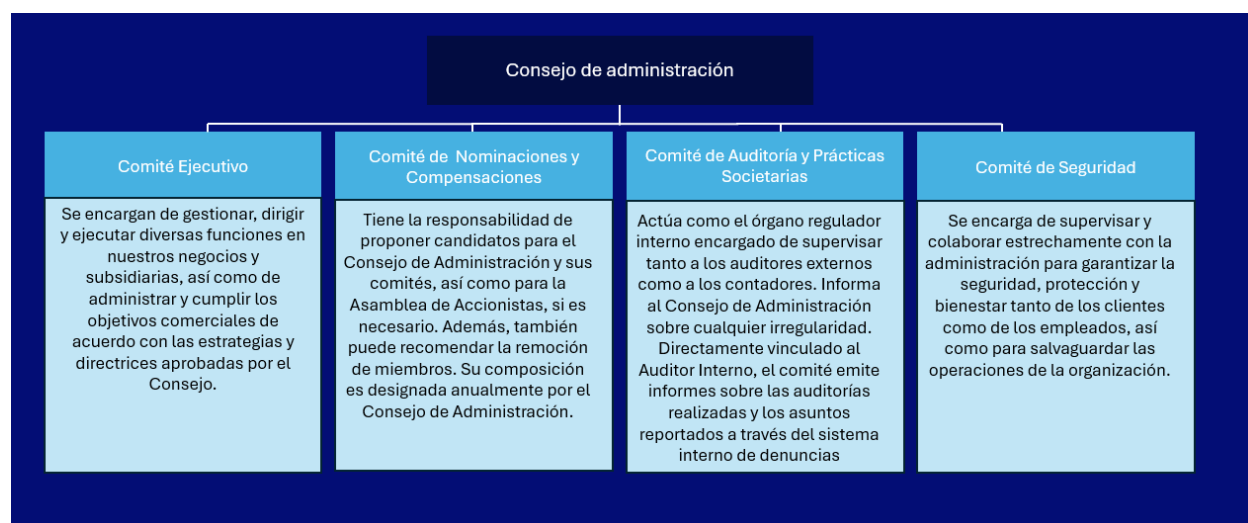


Figura 2. Comités activos en Aeroméxico a nivel Consejo de Administración.

Nuestro Director General fue el responsable de aprobar la Estrategia de Sostenibilidad y la Ruta de Descarbonización, dentro de los cuales se consideran nuestros objetivos relacionados al cambio climático (para conocer a detalle revisar la sección [Métricas y Objetivos](#)), iniciativas y temas materiales de sostenibilidad, asegurando que se tomen en cuenta los riesgos y oportunidades en la toma de decisiones estratégicas. Además, comunica según corresponda los temas relevantes sobre sostenibilidad al Consejo de Administración (ver Figura 3).

Como auxiliar del Consejo de Administración, el Comité de Auditoría y Prácticas Societarias actúa como el órgano regulador interno encargado de supervisar a los auditores externos y contadores. Consta de tres miembros independientes y la designación o destitución de su presidente requiere una votación de los accionistas en una asamblea general ordinaria. Sus funciones clave incluyen informar al Consejo de Administración sobre cualquier irregularidad, así como aprobar el código de ética y otras políticas contables de la empresa.

A nivel ejecutivo, en 2025 en materia de Gestión Estratégica de Riesgos formalizamos el Comité de Riesgos (CORI), el cual es un órgano de apoyo y soporte a la Dirección General y Consejo de Administración. Este posee las funciones de: Gestión de Riesgos Empresariales (ERM), Control Interno, Cumplimiento y Auditoría Interna. Su objetivo es promover el desarrollo, implementación y supervisión de la definición de los riesgos relevantes para nuestros objetivos estratégicos, del modelo de riesgos, de la definición de los riesgos, del mapa de riesgos, de la determinación del umbral y de la materialidad de los riesgos corporativos; así como la evaluación, prevención y atención y/o mitigación de estos. La frecuencia de revisión de temas ASG con el director general se realiza de manera puntual, de acuerdo con las necesidades que surjan, en sesiones periódicas programadas a lo largo del año.

Contamos con una dirección dedicada al desarrollo, aprobación y actualización del propósito organizacional, los valores, la misión, las estrategias, las políticas y los objetivos relacionados con el desarrollo sostenible. Esta dirección informa al Comité Ejecutivo de los aspectos más relevantes que le comunica el Grupo de Trabajo de Descarbonización+ sobre el avance de las iniciativas para la gestión de riesgos y oportunidades de transición.

La Dirección de Sostenibilidad es la encargada de liderar y supervisar las iniciativas de sostenibilidad y cambio climático en Aeroméxico y se encarga de supervisar que los riesgos ASG y climáticos, junto con sus respectivas estrategias de mitigación o adaptación, se incorporen a la gobernanza corporativa. Su función se relaciona con equipos multidisciplinarios dentro de la compañía, así, se encarga de recopilar y monitorear los objetivos, metas e indicadores clave de desempeño vinculados dentro de nuestra estrategia. Como tal, la Dirección de sostenibilidad también se encarga de documentar los planes de acción de los objetivos en la estrategia ASG y se asegura de que se identifiquen los tiempos y recursos necesarios para el logro del plan. Para obtener los recursos necesarios, se evalúan y se somete a procesos de solicitud y autorización alineado con la estrategia y el marco de trabajo ASG para el logro de las metas establecidas y el desarrollo del área. Asimismo, reporta el avance de la estrategia de sostenibilidad periódicamente al Comité de Sostenibilidad integrado por Vicepresidencias Ejecutivas, que incluyen; Recursos Humanos, Operaciones, Experiencia del Cliente y Digital, así como al Abogado General, para identificar, discutir y dar seguimiento a los temas prioritarios relacionados con el cambio climático, y que deben ser escalados al Comité Ejecutivo y al Consejo. Se reportan los avances al Comité de Sostenibilidad de forma semestral (ver Figura 3).

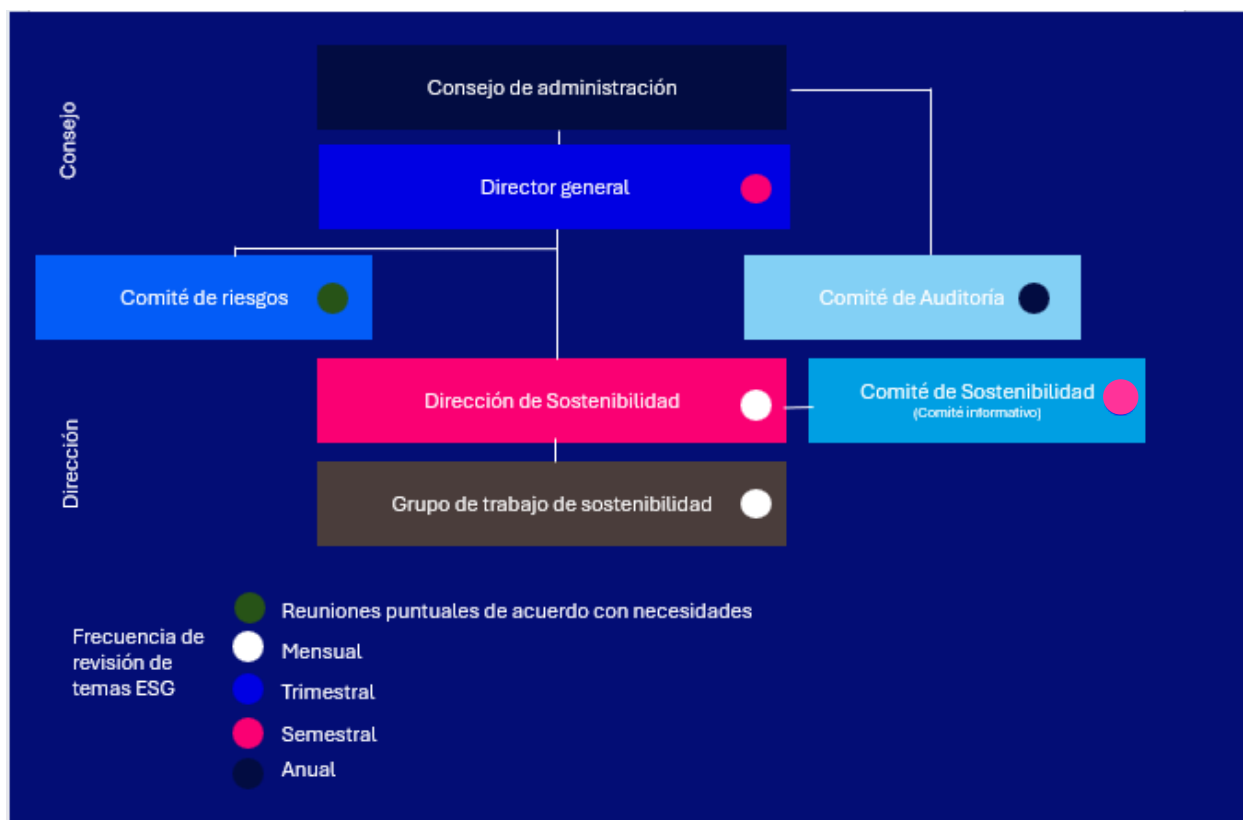


Figura 3. Estructura de nuestra gobernanza climática y la frecuencia de revisión de temas ASG en ella.

Adicionalmente, el *Chief Operating Officer* (COO) y el Vicepresidente Ejecutivo de Finanzas gestionan la eficiencia del combustible y las actualizaciones de la flota respectivamente. En línea con esta gestión, para las posiciones L7 – de gestión y L10<sup>18</sup> – de ejecutivos, que incluye a la Directora de Sostenibilidad y al Vicepresidente de operaciones de vuelo técnico, existe una estructura de incentivos que promueve el esfuerzo hacia el avance de las metas de la estrategia de sostenibilidad, la ruta de descarbonización y la eficiencia de combustible mediante un bono anual expresado como un porcentaje<sup>19</sup> del salario determinado por el departamento de compensaciones y el área de recursos humanos<sup>i</sup>.

Por otro lado, para alcanzar las metas de nuestra estrategia de sostenibilidad, contamos con Grupos de Trabajo (ver Figura 4) encargados de diferentes ejes de la estrategia para asegurar su cumplimiento. Dentro de estos grupos se encuentra el Grupo de Trabajo Descarbonización+, el cual se encarga de identificar, promover, implementar y dar seguimiento a las iniciativas de la Ruta de Descarbonización, dando lugar a un monitoreo efectivo para alcanzar los objetivos de la empresa. Sumado a ello, el grupo de trabajo fomenta la comunicación horizontal y vertical, y

<sup>18</sup> L7 =Gerente Jr, L8=Gerente, L9= Gerente Sr, L10=Director

<sup>19</sup> Del total de la remuneración variable, hasta un 10 % puede vincularse a métricas de desempeño climático. Este porcentaje puede destinarse, total o parcialmente, a otros objetivos relevantes, según las necesidades operativas y estratégicas.

facilita a la Dirección de Sostenibilidad de forma semestral el acceso a información sobre el progreso y las necesidades de apoyo de los líderes para alcanzar la visión y metas.

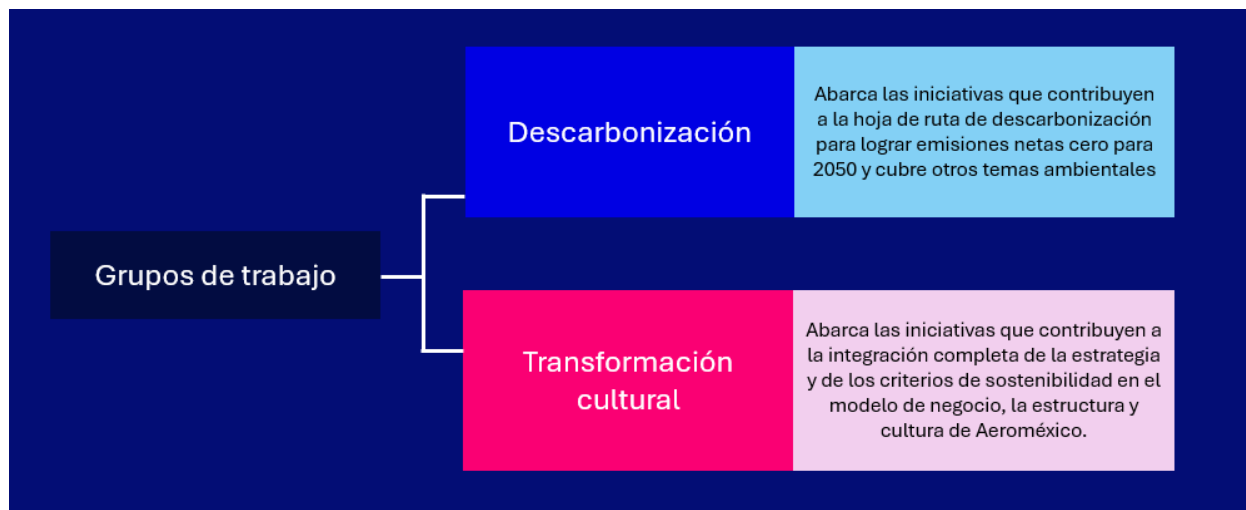


Figura 4. Grupos de trabajo y sus correspondientes iniciativas.

Adicionalmente, en 2025 se inauguró el *Carbon Council* como órgano estratégico y ejecutivo de Eficiencia de Combustible, alineado con la ejecución de *Green Operations* y sus grupos de trabajo (Aeropuertos, Mantenimiento, *Flight Operations*, Despacho y Finanzas). Este supervisa dos iniciativas centrales para alcanzar el compromiso *Net Zero 2050*: Renovación de Flota y Excelencia Operacional, las cuales de forma integrada representan >25% del potencial de descarbonización por eficiencia de combustible. Este *Carbon Council* es promovido y supervisado por el Vicepresidente ejecutivo Digital y CX y el Vicepresidente ejecutivo de Operaciones, junto con la participación de la Vicepresidencia de Finanzas y la Dirección de Sostenibilidad. El *Carbon Council* informa sobre los avances en eficiencia energética y operativa, lo que impacta también en el proceso de gestión de los riesgos climáticos.

Por último, nuestra área de Meteorología se encarga de la supervisión y monitoreo de diversos factores que están directamente relacionados con los riesgos climáticos físicos que pueden afectar a los vuelos y pistas de nuestras operaciones. En particular, esta área realiza un seguimiento a la temperatura en donde operamos para calcular el peso límite de los vuelos, la intensidad y dirección de los vientos, identificación de tormentas, nivel de precipitaciones y alertas, entre otros. El objetivo de este monitoreo es hacer nuestras operaciones más resilientes frente a condiciones climáticas adversas y reducir irrupciones en nuestras operaciones.

Actualmente no hemos tenido que tomar en cuenta compensaciones relacionado con los riesgos y oportunidades, sin embargo, nuestro sistema de gestión de riesgos, así como los mandatos y responsabilidades de la política de sostenibilidad ayudan a guiar nuestras decisiones en temas ambientales, sociales y de gobernanza,

## Habilidades y experiencia relacionadas con el clima

El Consejo de Administración cuenta con un conjunto diverso de habilidades y experiencias que enriquecen su capacidad para liderar y guiar a la organización. A continuación, se detallan las principales habilidades y ejemplos de experiencias relevantes:

Habilidades y experiencia	Ejemplos de habilidades o experiencias
Liderazgo	Experiencia en cargos directivos de alto nivel, presidencia de consejos y liderazgo en la toma de decisiones estratégicas en empresas globales y organismos corporativos.
Gobernanza	Participación activa en comités de auditoría, gobierno corporativo, nominación y compensación, asegurando transparencia y cumplimiento normativo.
Conocimientos financieros	Gestión financiera, planeación económica, análisis de riesgos, reestructuración de empresas y diseño de estrategias de financiamiento.
Estrategia corporativa	Diseño e implementación de estrategias de crecimiento, liderazgo en procesos de transformación empresarial, fusiones y adquisiciones.
Experiencia internacional	Representación en organismos multilaterales, negociaciones internacionales y coordinación de relaciones bilaterales en entornos globales.
Seguridad y sostenibilidad en aviación	Participación en organismos internacionales (IATA, ALTA) para promover la seguridad operacional, análisis de riesgos, eficiencia y sostenibilidad del transporte aéreo, colaborando con gobiernos y actores privados.
Aviación y transporte	Dirección de aerolíneas, planificación de redes globales, gestión de operaciones y experiencia en la industria aérea internacional.
Transformación empresarial	Liderazgo en procesos de innovación, reestructuración corporativa, integración post-fusión y optimización de operaciones.
Gestión ambiental y de sostenibilidad	Aprobación de la Estrategia de Sostenibilidad y la Hoja de Ruta de Descarbonización para abordar riesgos y oportunidades climáticas; supervisión de eficiencia de combustible, cumplimiento

	de metas ambientales y comunicación del desempeño en sostenibilidad; colaboración con el Consejo y alianzas internacionales para promover innovación sostenible.
Gestión de riesgos	Identificar, evaluar y actualizar riesgos estratégicos conforme a estándares internacionales.

En Aeroméxico evaluamos periódicamente las competencias del Consejo y del equipo directivo mediante revisiones internas y el apoyo de grupos expertos en sostenibilidad y riesgos ambientales.

Adicionalmente, hemos buscado perfiles especializados encargados de supervisar temas ASG, a continuación, mencionamos las credenciales de éstos:

- Directora de ASG y sostenibilidad, cuenta con más de 18 años de experiencia en sostenibilidad corporativa. Posee una maestría en Cooperación Internacional para el Desarrollo y Responsabilidad Social, así como estudios en ciudadanía corporativa, responsabilidad social corporativa y liderazgo empresarial.
- Gerente ASG con más de 10 años de experiencia en el sector de energía limpia. Cuenta con una maestría en *Environmental Management, Energy and Environment*.
- Gerente ambiental con más de 10 años de experiencia en temas ambientales. Cuenta con certificación CORSIA y ha cursado formaciones especializadas en análisis de ciclo de vida.
- Gerente de Sostenibilidad con más de 7 años de experiencia dentro de Aeroméxico. Tiene estudios de licenciatura e ingeniería ambiental, además de certificaciones emitidas por la IATA y el *United Nations Global Compact*.

A través de la coordinación mediante el Consejo, los comités especializados, la Dirección de Sostenibilidad y los distintos grupos de trabajo, garantizamos una supervisión efectiva y una toma de decisiones informada que fortalece nuestra resiliencia, impulsa el cumplimiento de nuestros objetivos estratégicos y asegura la creación de valor sostenible a largo plazo.

---