

[411000-AR] Datos generales - Reporte Anual

Reporte Anual:	Anexo N
Oferta pública restringida:	No
Tipo de instrumento:	Acciones,Deuda LP,Deuda CP
Emisora extranjera:	No
Mencionar si cuenta o no con aval u otra garantía, especificar la Razón o Denominación Social:	Ferrosur, S.A. de C.V. y Florida East Coast Railway Corp.
En su caso, detallar la dependencia parcial o total:	No



GMÉXICO TRANSPORTES, S.A.B. DE C.V.

Bosque de Ciruelos 99, Bosques de las Lomas

Alcaldía Miguel Hidalgo, C.P. 11700

Ciudad de México

Serie [Eje]	Acciones
Especificación de las características de los títulos en circulación [Sinopsis]	
Clase	NO APLICA
Serie	Única
Tipo	Ordinarias, nominativas, sin expresión de valor nominal
Número de acciones	4,369,940,022
Bolsas donde están registrados	Bolsa Mexicana de Valores, S. A. B. de C.V.
Clave de pizarra de mercado origen	GMXT
Tipo de operación	NO APLICA
Observaciones	

Clave de cotización:

GMXT

La mención de que los valores de la emisora se encuentran inscritos en el Registro:

Los títulos se encuentran inscritos en el Registro Nacional de Valores

Leyenda artículo 86 de la LMV:

La inscripción en el Registro Nacional de Valores no implica certificación sobre la bondad de los valores, solvencia de la emisora o sobre la exactitud o veracidad de la información contenida en este Reporte anual, ni convalida los actos que, en su caso, hubieren sido realizados en contravención de las leyes.

Leyenda Reporte Anual CUE:

Reporte anual que se presenta de acuerdo con las disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y a otros participantes del mercado

Periodo que se presenta:

2025

Serie [Eje]	GMXT17	GMXT19
Características de los títulos de deuda [Sinopsis]		
Serie de deuda	GMXT17	GMXT19
Fecha de emisión	2017-09-28	2019-09-23
Fecha de vencimiento	2027-09-17	2019-09-10
Plazo de la emisión en años	10 años	10 años
Intereses / Rendimiento procedimiento del cálculo	A partir de su Fecha de Emisión y en tanto no sean amortizados en su totalidad, los Certificados Bursátiles devengarán un interés bruto anual sobre su valor nominal a una tasa de 7.99% (siete punto noventa y nueve por ciento) (la "Tasa de Interés Bruto Anual"), la cual se mantendrá fija durante la vigencia de la Emisión. El monto de los intereses a pagar se computará a partir de la Fecha de Emisión de los Certificados Bursátiles y al inicio de cada periodo de intereses. Los cálculos para determinar el monto de los intereses a pagar deberán comprender los días naturales efectivamente transcurridos hasta la Fecha de Pago de	A partir de su Fecha de Emisión y en tanto no sean amortizados en su totalidad, los Certificados Bursátiles devengarán un interés bruto anual sobre su valor nominal a una tasa de 8.17% (ocho punto diecisiete por ciento) (la "Tasa de Interés Bruto Anual"), la cual se mantendrá fija durante la vigencia de la Emisión. La Tasa de Interés Bruto Anual tomó como referencia la Tasa de M Bono29 (según dicho término se define más adelante): 7.03% (siete punto cero tres por ciento) + 1.14% (uno punto catorce por ciento) en la Fecha de Cierre de Libro de los Certificados Bursátiles. El monto de los intereses a pagar se computará a partir de la Fecha de

Serie [Eje]	GMXT17	GMXT19
Características de los títulos de deuda [Sinopsis]		
	Intereses correspondiente. Los cálculos se efectuarán cerrándose a centésimas. Para determinar el monto de intereses a pagar en cada período respecto de los Certificados Bursátiles, el Representante Común utilizará la siguiente fórmula: $I = VN [(TB / 36000) \times NDE]$ Dónde: I = Interés bruto del periodo de intereses que corresponda. VN = Valor nominal de los Certificados Bursátiles en circulación. TB = Tasa de Interés Bruto Anual, expresada en términos porcentuales. NDE = Número de días naturales efectivamente transcurridos hasta la Fecha de Pago de Intereses correspondiente. El primer pago de intereses se efectuó precisamente el día 29 de marzo de 2018. El Representante Común, a más tardar 2 (dos) Días Hábiles antes de cada Fecha de Pago de Intereses, dará a conocer por escrito al Indeval, a la CNBV a través de STIV-2, y a la BMV, a través de EMINSET o a través de cualesquiera de los medios que éstos determinen, el monto de los intereses a pagar bajo los Certificados Bursátiles. Asimismo, dará a conocer con la misma periodicidad a la CNBV y a la BMV, la Tasa de Interés Bruto Anual aplicable al siguiente periodo de intereses.	Emisión de los Certificados Bursátiles y al inicio de cada periodo de intereses. Los cálculos para determinar el monto de los intereses a pagar deberán comprender los días naturales efectivamente transcurridos hasta la Fecha de Pago de Intereses correspondiente. Los cálculos se efectuarán cerrándose a centésimas. Los intereses ordinarios que devenguen los Certificados Bursátiles serán pagados en las Fechas de Pago de Intereses descritas en la sección "Periodicidad en el Pago de Intereses" contenida más adelante. Para determinar el monto de intereses a pagar en cada período respecto de los Certificados Bursátiles, el Representante Común utilizará la siguiente fórmula: $I = VN [(TB / 36000) \times NDE]$ Dónde: I = Interés bruto del periodo de intereses que corresponda. VN = Valor nominal de los Certificados Bursátiles en circulación. TB = Tasa de Interés Bruto Anual, expresada en términos porcentuales. NDE = Número de días naturales efectivamente transcurridos hasta la Fecha de Pago de Intereses correspondiente. El primer pago de intereses se hará precisamente el 23 de marzo de 2020. El Representante Común, a más tardar 2 (dos) Días Hábiles antes de cada Fecha de Pago de Intereses, dará a conocer por escrito al Indeval, a la CNBV a través de STIV-2, y a la BMV, a través del Sistema Electrónico de Envío y Difusión de Información (SEDI) o a través de cualesquiera de los medios que éstos determinen, el monto de los intereses a pagar bajo los Certificados Bursátiles. Asimismo, dará a conocer con la misma periodicidad a la CNBV y a la BMV, la Tasa de Interés Bruto Anual aplicable al siguiente periodo de intereses. En los términos del artículo 282 de la Ley del Mercado de Valores, el Emisor determina que el título que ampara los Certificados Bursátiles de la Emisión, no lleve cupones adheridos, haciendo las veces de éstos, para todos los efectos legales, las constancias que expida Indeval. El Emisor no está obligado a pagar cantidades adicionales respecto de impuestos de retención o de cualquier impuesto equivalente, aplicables en relación con los pagos que realice respecto de los Certificados Bursátiles.
Lugar, periodicidad y forma de pago de intereses / Redimientos periodicidad en el pago de intereses / rendimientos	Los intereses ordinarios que devenguen los Certificados Bursátiles se liquidarán en 20 (veinte) periodos de aproximadamente 6 (seis) meses cada uno, salvo el último periodo de interés que será irregular. En caso de que cualquier día no sea un Día Hábil, el pago se realizará al Día Hábil inmediato siguiente, calculándose en todo caso los intereses respectivos por el número de días naturales efectivamente transcurridos hasta la Fecha de Pago de Intereses correspondiente y, en consecuencia, el siguiente periodo de intereses se disminuirá en el número de días en el que se haya aumentado el periodo de intereses anterior. Los Certificados Bursátiles dejarán de causar intereses a partir de la fecha señalada para su pago total siempre que el Emisor, hubiere constituido el depósito del importe de la amortización y, en su caso, de los intereses correspondientes, en Indeval a más tardar a las 11:00 A.M. de la fecha de pago correspondiente. El Título permanecerá en depósito en el Indeval, y se realizará mediante transferencia electrónica el pago del importe de cada periodo de intereses e igualmente, contra entrega del Título o de las constancias que en su momento emita Indeval, se amortizarán los Certificados Bursátiles en la Fecha de Vencimiento.	Los intereses ordinarios que devenguen los Certificados Bursátiles se liquidarán en 20 (veinte) periodos de 182 (ciento ochenta y dos) días cada uno, salvo el último periodo de interés que será irregular. En caso de que cualquier día no sea un Día Hábil, el pago se realizará al Día Hábil inmediato siguiente, calculándose en todo caso los intereses respectivos por el número de días naturales efectivamente transcurridos hasta la Fecha de Pago de Intereses correspondiente y, en consecuencia, el siguiente periodo de intereses se disminuirá en el número de días en el que se haya aumentado el periodo de intereses anterior. Los Certificados Bursátiles dejarán de causar intereses a partir de la fecha señalada para su pago total siempre que el Emisor, hubiere constituido el depósito del importe de la amortización y, en su caso, de los intereses correspondientes, en Indeval a más tardar a las 11:00 A.M. de la fecha de pago correspondiente. El Título permanecerá en depósito en el Indeval, y se realizará mediante transferencia electrónica el pago del importe de cada periodo de intereses e igualmente, contra entrega del Título o de las constancias que en su momento emita Indeval, se amortizarán los Certificados Bursátiles en la Fecha de Vencimiento.
Lugar y forma de pago de intereses o rendimientos y principal	El principal (ya sea a su vencimiento programado o por amortización anticipada) y los intereses ordinarios devengados por los Certificados Bursátiles se pagarán en la Fecha de Vencimiento, en cada Fecha de Pago de Intereses o en la fecha de amortización anticipada voluntaria, respectivamente, mediante transferencia electrónica de fondos, a través de Indeval, cuyas oficinas se encuentran	El principal (ya sea a su vencimiento programado o por amortización anticipada) y los intereses ordinarios devengados por los Certificados Bursátiles se pagarán en la Fecha de Vencimiento, en cada Fecha de Pago de Intereses o en la fecha de amortización anticipada voluntaria, respectivamente, mediante transferencia electrónica de fondos, a través de Indeval, cuyas oficinas se encuentran

Serie [Eje]	GMXT17	GMXT19
Características de los títulos de deuda [Sinopsis]		
	ubicadas en Avenida Paseo de la Reforma número 255, 3er piso, Col. Cuauhtémoc, C.P. 06500, México, Ciudad de México, contra la entrega del título o las constancias que al efecto expida Indeval.	ubicadas en Avenida Paseo de la Reforma número 255, 3er piso, Alcaldía Cuauhtémoc, C.P. 06500, México, Ciudad de México, contra la entrega del título o las constancias que al efecto expida Indeval.
Subordinación de los títulos, en su caso	NO APLICA	NO APLICA
Amortización y amortización anticipada / vencimiento anticipado, en su caso	Amortización de Principal. El principal de los Certificados Bursátiles se amortizará en un sólo pago en la Fecha de Vencimiento, contra entrega del Título o de las constancias que emita Indeval. En caso de que la Fecha de Vencimiento no sea un Día Hábil, el principal de los Certificados Bursátiles deberá ser liquidado el Día Hábil inmediato siguiente, sin que lo anterior pueda ser considerado un incumplimiento. El Representante Común deberá informar por escrito a Indeval, a la CNBV y a BMV a través de EMISNET (o por los medios que éstas determinen), con por lo menos 2 (dos) Días Hábiles antes de la Fecha de Vencimiento, la fecha en que se hará el pago, el importe a pagar y los demás datos necesarios para el pago de los Certificados Bursátiles. Amortización anticipada voluntaria. El Emisor tendrá derecho a amortizar de manera anticipada, la totalidad (pero no parte) de los Certificados Bursátiles, en cualquier fecha, antes de la Fecha de Vencimiento, a un precio igual al Precio de Amortización Anticipada (según se define más adelante) más los intereses ordinarios devengados y no pagados sobre el principal de los Certificados Bursátiles a la fecha de amortización anticipada. El Precio de Amortización Anticipada en ningún caso será menor al 100% de la suma principal insoluta de los Certificados Bursátiles a la fecha de amortización anticipada. En caso de que el Emisor decidiera amortizar anticipadamente los Certificados Bursátiles conforme a lo anterior, el Emisor, notificará su decisión de ejercer dicho derecho al Representante Común por escrito, a la CNBV a través de STIV-2 (o los medios que ésta determine), a la BMV a través del EMISNET (o los medios que la BMV determine), y al Indeval por escrito (o los medios que ésta determine) con por lo menos 10 (diez) Días Hábiles de anticipación a la fecha en que pretenda amortizar anticipadamente los Certificados Bursátiles. En la fecha de amortización anticipada, los Certificados Bursátiles dejarán de devengar intereses ordinarios y en su lugar se comenzarán a devengar intereses moratorios, a menos que el Emisor deposite en Indeval, a más tardar a la 11:00 a.m. (hora de la Ciudad de México), el Precio de Amortización Anticipada más los intereses devengados y no pagados respecto de los Certificados Bursátiles a la fecha de amortización anticipada. En caso de que el Emisor ejerza su derecho de amortizar anticipadamente los Certificados Bursátiles, el Emisor pagará a los Tenedores una cantidad igual al monto que resulte mayor entre (1) el 100% (cien por ciento) de la suma principal insoluta de los Certificados Bursátiles y (2) la suma del valor presente de cada uno de los pagos pendientes de principal e intereses de conformidad con el calendario de pagos que aparece en la sección denominada "Periodicidad en el Pago de Intereses", al amparo de los Certificados Bursátiles (excluyendo los intereses devengados y no pagados sobre el principal de los Certificados Bursátiles a la fecha de amortización anticipada), descontados a la Tasa M Bono más 30 (treinta) puntos base, (i) en el caso del principal, en base al número de días comprendidos entre la Fecha de Vencimiento y la fecha de amortización anticipada (sobre una base de periodos de 182 (ciento ochenta y dos) días y un año de 360 (trescientos sesenta) días), y (ii) en el caso de intereses, en base al número de días comprendidos entre cada Fecha de Pago de Intereses posterior y la fecha de amortización	Amortización de Principal. El principal de los Certificados Bursátiles se amortizará en un sólo pago en la Fecha de Vencimiento, contra entrega del Título o de las constancias que emita Indeval. En caso de que la Fecha de Vencimiento no sea un Día Hábil, el principal de los Certificados Bursátiles deberá ser liquidado el Día Hábil inmediato siguiente, sin que lo anterior pueda ser considerado un incumplimiento. El Representante Común deberá informar por escrito a Indeval, a la CNBV y a BMV a través de EMISNET (o por los medios que éstas determinen), con por lo menos 2 (dos) Días Hábiles antes de la Fecha de Vencimiento, la fecha en que se hará el pago, el importe a pagar y los demás datos necesarios para el pago de los Certificados Bursátiles. Amortización Anticipada Voluntaria. El Emisor tendrá derecho a amortizar de manera anticipada, la totalidad (pero no parte) de los Certificados Bursátiles, en cualquier fecha, antes de la Fecha de Vencimiento, a un precio igual al Precio de Amortización Anticipada (según se define más adelante) más los intereses ordinarios devengados y no pagados sobre el principal de los Certificados Bursátiles a la fecha de amortización anticipada. El Precio de Amortización Anticipada en ningún caso será menor al 100% de la suma principal insoluta de los Certificados Bursátiles a la fecha de amortización anticipada. En caso de que el Emisor decidiera amortizar anticipadamente los Certificados Bursátiles conforme a lo anterior, el Emisor, notificará por escrito su decisión de ejercer dicho derecho al Representante Común por escrito, a la CNBV a través de STIV-2 (o los medios que ésta determine), a la BMV a través del EMISNET (o los medios que la BMV determine), y al Indeval por escrito (o los medios que ésta determine) con por lo menos 10 (diez) Días Hábiles de anticipación a la fecha en que pretenda amortizar anticipadamente los Certificados Bursátiles. En la fecha de amortización anticipada, los Certificados Bursátiles dejarán de devengar intereses ordinarios y en su lugar se comenzarán a devengar intereses moratorios, a menos que el Emisor deposite en Indeval, a más tardar a la 11:00 a.m. (hora de la Ciudad de México), el Precio de Amortización Anticipada más los intereses devengados y no pagados respecto de los Certificados Bursátiles a la fecha de amortización anticipada. En caso de que el Emisor ejerza su derecho de amortizar anticipadamente los Certificados Bursátiles, el Emisor pagará a los Tenedores una cantidad igual al monto que resulte mayor entre (1) el 100% (cien por ciento) de la suma principal insoluta de los Certificados Bursátiles y (2) la suma del valor presente de cada uno de los pagos pendientes de principal e intereses de conformidad con el calendario de pagos que aparece en la sección denominada "Periodicidad en el Pago de Intereses", al amparo de los Certificados Bursátiles (excluyendo los intereses devengados y no pagados sobre el principal de los Certificados Bursátiles a la fecha de amortización anticipada), descontados a la Tasa M Bono más 0.30 puntos base, (i) en el caso del principal, en base al número de días comprendidos entre la Fecha de Vencimiento y la fecha de amortización anticipada (sobre una base de periodos de 182 (ciento ochenta y dos) días y un año de 360 (trescientos sesenta) días), y (ii) en el caso de intereses, en base al número de días comprendidos entre cada Fecha de Pago de Intereses posterior y la fecha de amortización

Serie [Eje]	GMXT17	GMXT19
Características de los títulos de deuda [Sinopsis]		
	anticipada, respectivamente, (sobre una base de periodos de 182 (ciento ochenta y dos) días y un año de 360 (trescientos sesenta) días, (dicho monto, el "Precio de Amortización Anticipada"). En cualquier caso, además del Precio de Amortización Anticipada, el Emisor pagará a los Tenedores los intereses devengados y no pagados sobre el principal de los Certificados Bursátiles a la fecha de amortización anticipada. El Representante Común realizará el cálculo del Precio de Amortización Anticipada, en base a la información que para este efecto le proporcione el Emisor, y lo hará del conocimiento de la CNBV a través de STIV-2 (o los medios que ésta determine), a la BMV a través de EMISNET (o los medios que ésta determine), el Indeval, por escrito o a través de los medios que Indeval determine, y los Tenedores, a través del EMISNET, 2 (dos) Días Hábiles antes de la fecha de amortización anticipada. Para efectos de lo anterior: "Tasa M Bono" significa, en relación a cualquier fecha de amortización anticipada, la tasa anual equivalente al rendimiento semestral (considerando periodos de 182 (ciento ochenta y dos) días y un año de 360 (trescientos sesenta) días) al vencimiento o vencimiento interpolado (en base al número de días) de la "Emisión del M Bono Comparable", asumiendo un precio para la "Emisión del M Bono Comparable" (expresado como un porcentaje sobre el principal) igual al "Precio del M Bono Comparable". "Emisión del M Bono Comparable" significa la emisión de Bonos de Desarrollo del Gobierno Federal con Tasa de Interés Fija seleccionada por los "Bancos Independientes", que tenga un vencimiento comparable o interpolado a un plazo comparable al periodo comprendido entre la fecha de amortización anticipada y la Fecha de Vencimiento de los Certificados Bursátiles, la cual será seleccionada en base a prácticas financieras reconocidas para la valoración de nuevas emisiones de deuda corporativa. "Banco Independiente" significa cualquier institución de crédito mexicana que opere Bonos de Desarrollo del Gobierno Federal con Tasa de Interés Fija en el mercado primario mexicano y que sea seleccionada por el Emisor. "Precio del M Bono Comparable" significa, en relación con la fecha de amortización anticipada, el promedio de las "Cotizaciones de los Bancos Independientes". "Cotizaciones de los Bancos Independientes" significa, en relación con cada Banco Independiente y la fecha de amortización anticipada, el promedio, determinado por el Emisor de la tasa de rendimiento al vencimiento de la Emisión del M Bono Comparable cotizada por escrito por dicho Banco Independiente antes de las 2:30 pm hora de la Ciudad de México, el tercer día hábil anterior a la fecha de amortización anticipada.	anticipada, respectivamente, (sobre una base de periodos de 182 (ciento ochenta y dos) días y un año de 360 (trescientos sesenta) días, (dicho monto, el "Precio de Amortización Anticipada"). En cualquier caso, además del Precio de Amortización Anticipada, el Emisor pagará a los Tenedores los intereses devengados y no pagados sobre el principal de los Certificados Bursátiles a la fecha de amortización anticipada. El Representante Común realizará el cálculo del Precio de Amortización Anticipada, en base a la información que para este efecto le proporcione el Emisor, y lo hará del conocimiento de la CNBV a través de STIV-2 (o los medios que ésta determine), a la BMV a través de EMISNET (o los medios que ésta determine), el Indeval, por escrito o a través de los medios que Indeval determine, y los Tenedores, a través del EMISNET, 2 (dos) Días Hábiles antes de la fecha de amortización anticipada. Para efectos de lo anterior: "Tasa M Bono" significa, en relación a cualquier fecha de amortización anticipada, la tasa anual equivalente al rendimiento semestral (considerando periodos de 182 (ciento ochenta y dos) días y un año de 360 (trescientos sesenta) días) al vencimiento o vencimiento interpolado (en base al número de días) de la "Emisión del M Bono Comparable", asumiendo un precio para la "Emisión del M Bono Comparable" (expresado como un porcentaje sobre el principal) igual al "Precio del M Bono Comparable". "Emisión del M Bono Comparable" significa la emisión de Bonos de Desarrollo del Gobierno Federal con Tasa de Interés Fija seleccionada por los "Bancos Independientes", que tenga un vencimiento comparable o interpolado a un plazo comparable al periodo comprendido entre la fecha de amortización anticipada y la Fecha de Vencimiento de los Certificados Bursátiles, la cual será seleccionada en base a prácticas financieras reconocidas para la valoración de nuevas emisiones de deuda corporativa. "Banco Independiente" significa cualquier institución de crédito mexicana que opere Bonos de Desarrollo del Gobierno Federal con Tasa de Interés Fija en el mercado primario mexicano y que sea seleccionada por el Emisor. "Precio del M Bono Comparable" significa, en relación con la fecha de amortización anticipada, el promedio de las "Cotizaciones de los Bancos Independientes". "Cotizaciones de los Bancos Independientes" significa, en relación con cada Banco Independiente y la fecha de amortización anticipada, el promedio, determinado por el Emisor de la tasa de rendimiento al vencimiento de la Emisión del M Bono Comparable cotizada por escrito por dicho Banco Independiente antes de las 2:30 pm hora de la Ciudad de México, el tercer día hábil anterior a la fecha de amortización anticipada.
Garantía, en su caso	Los Certificados Bursátiles serán quirografarios y estarán avalados por Ferrosur, S.A. de C.V. y Florida East Coast Railway Corp.	Los Certificados Bursátiles serán quirografarios y estarán avalados por Ferrosur, S.A. de C.V. y Florida East Coast Railway Corp.
Fiduciario, en su caso	NO APLICA	NO APLICA
Calificación de valores [Sinopsis]		
Fitch México S.A. de C.V. [Miembro]		
Calificación	AAA(mex)	AAA(mex)
Significado de la calificación	Es la máxima calificación asignada por la agencia nacional para ese país. Esta calificación se asigna a los emisores u obligaciones con la más baja expectativa de riesgo de incumplimiento en relación con otros emisores u obligaciones en el mismo país. La calificación otorgada a la Emisión no constituye una recomendación de inversión y puede estar sujeta a actualizaciones o modificaciones en cualquier momento, de conformidad con las metodologías de Fitch	Es la máxima calificación asignada por la agencia nacional para ese país. Esta calificación se asigna a los emisores u obligaciones con la más baja expectativa de riesgo de incumplimiento en relación con otros emisores u obligaciones en el mismo país. La calificación otorgada a la Emisión no constituye una recomendación de inversión y puede estar sujeta a actualizaciones o modificaciones en cualquier momento, de conformidad con las metodologías de Fitch

Serie [Eje]	GMXT17	GMXT19
Características de los títulos de deuda [Sinopsis]		
	México, S.A. de C.V.	México, S.A. de C.V.
HR Ratings de México, S.A. de C.V. [Miembro]		
Calificación		
Significado de la calificación		
Moodys de México S.A. de C.V. [Miembro]		
Calificación		
Significado de la calificación		
Standard and Poors, S.A. de C.V. [Miembro]		
Calificación	mxAAA	mxAAA
Significado de la calificación	Es el grado más alto que otorga S&P Global Ratings en su escala CaVal e indica que la capacidad de pago del emisor para cumplir con sus compromisos financieros sobre la obligación es extremadamente fuerte en relación con otros emisores en el mercado nacional. La calificación otorgada a la Emisión no constituye una recomendación de inversión y puede estar sujeta a actualizaciones o modificaciones en cualquier momento, de conformidad con las metodologías de Standard & Poor's de México, S.A. de C.V.	Es el grado más alto que otorga S&P Global Ratings en su escala CaVal e indica que la capacidad de pago del emisor para cumplir con sus compromisos financieros sobre la obligación es extremadamente fuerte en relación con otros emisores en el mercado nacional. La calificación otorgada a la Emisión no constituye una recomendación de inversión y puede estar sujeta a actualizaciones o modificaciones en cualquier momento, de conformidad con las metodologías de Standard & Poor's de México, S.A. de C.V.
Verum, Calificadora de Valores, S.A.P.I. de C.V. [Miembro]		
Calificación		
Significado de la calificación		
A.M. Best América Latina, S.A. de C.V. [Miembro]		
Calificación		
Significado de la calificación		
DBRS Ratings México, S.A. de C.V. [Miembro]		
Calificación		
Significado de la calificación		
Otro [Miembro]		
Calificación		
Significado de la calificación		
Nombre		
Representante común	CI Banco, S.A., Institución de Banca Múltiple.	CI Banco, S.A., Institución de Banca Múltiple.
Depositario	S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V., en términos y para los efectos del artículo 282 y demás aplicables de la LMV.	S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V., en términos y para los efectos del artículo 282 y demás aplicables de la LMV.
Régimen fiscal	La presente sección contiene una breve descripción de ciertos impuestos aplicables en México a la adquisición, propiedad y disposición de instrumentos de deuda como los Certificados Bursátiles, pero no pretende ser una descripción exhaustiva de todas las consideraciones fiscales que pudieran ser relevantes a la decisión de adquirir, mantener o disponer Certificados Bursátiles. El régimen fiscal vigente podrá ser modificado a lo largo de la vigencia del Programa o de la presente Emisión. Los inversionistas deberán consultar en forma independiente y periódica a sus asesores fiscales respecto a las disposiciones aplicables a la adquisición, propiedad y disposición de instrumentos de deuda como los Certificados Bursátiles antes de tomar cualquier decisión de inversión en los mismos. La tasa de retención aplicable, en la fecha de este Suplemento, respecto de los intereses pagados conforme a los Certificados Bursátiles se encuentra sujeta (i) para las personas físicas o morales residentes en México para efectos fiscales, a lo previsto en los artículos 54, 135 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente; y (ii) para las personas físicas y morales residentes en el extranjero para efectos fiscales, a lo previsto en los artículos 153, 166 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente.	La presente sección contiene una breve descripción de ciertos impuestos aplicables en México a la adquisición, propiedad y disposición de instrumentos de deuda como los Certificados Bursátiles, pero no pretende ser una descripción exhaustiva de todas las consideraciones fiscales que pudieran ser relevantes a la decisión de adquirir, mantener o disponer Certificados Bursátiles. El régimen fiscal vigente podrá ser modificado a lo largo de la vigencia del Programa o de la presente Emisión. Los inversionistas deberán consultar en forma independiente y periódica a sus asesores fiscales respecto a las disposiciones aplicables a la adquisición, propiedad y disposición de instrumentos de deuda como los Certificados Bursátiles antes de tomar cualquier decisión de inversión en los mismos. La tasa de retención aplicable, en la fecha de este Suplemento, respecto de los intereses pagados conforme a los Certificados Bursátiles se encuentra sujeta (i) para las personas físicas o morales residentes en México para efectos fiscales, a lo previsto en los artículos 54, 135 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente; y (ii) para las personas físicas y morales residentes en el extranjero para efectos fiscales, a lo previsto en los artículos 153, 166 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente.
Observaciones		

Política que seguirá la emisora en la toma de decisiones relativas a cambios de control durante la vigencia de la emisión:

POLÍTICA DE CAMBIO DE CONTROL

De conformidad con lo establecido en los estatutos sociales de la Sociedad y la Ley del Mercado de Valores, la política que seguirá la emisora en la toma de decisiones relativas a cambios de control durante la vigencia de la emisión será la siguiente:

A. Autorización del Consejo de Administración

La persona o grupo de personas (según dicho término se define en la Ley del Mercado de Valores) que pretendan adquirir o alcanzar por cualquier medio, directa o indirectamente, la titularidad del 10% (diez por ciento), o múltiplos de éste, de las acciones representativas del capital social de la Sociedad, dentro o fuera de alguna bolsa de valores, mediante una o varias operaciones de cualquier naturaleza, simultáneas o sucesivas, requerirán previa autorización del Consejo de Administración de la Sociedad, autorización que podrá ser otorgada en términos del procedimiento que se describe a continuación:

1. El o los posibles adquirentes entregarán en el domicilio de la Sociedad una solicitud por escrito dirigida al Presidente del Consejo de Administración, en la cual, deberán señalar lo siguiente:
 - (i) número de acciones de las que sean propietarios o tenedores, ya sea de manera directa o indirecta, al momento de la presentación de la solicitud,
 - (ii) número de acciones que pretenden adquirir, ya sea de manera directa o indirecta,
 - (iii) la identidad y nacionalidad de la persona o grupo de personas que pretenden adquirir las acciones, debiendo revelar la identidad del beneficiario último en caso de que la adquisición se realice a través de cualquier vehículo,
 - (iv) el origen de los recursos económicos que pretenda utilizar para pagar el precio de las acciones objeto de la solicitud, y
 - (v) un domicilio en México para recibir notificaciones y avisos en relación con la solicitud presentada.
2. Dentro de los 8 (ocho) días hábiles siguientes a la fecha en que el Presidente del Consejo de Administración hubiere recibido la solicitud de autorización correspondiente, éste deberá convocar a una sesión del Consejo de Administración para considerar, discutir y resolver sobre la solicitud de autorización presentada.
3. El Consejo de Administración resolverá sobre toda solicitud de autorización que se presente en términos de la presente, dentro de los 90 (noventa) días naturales siguientes a la fecha en que la solicitud fue presentada, siempre y cuando, la solicitud contenga toda la información requerida. Si el Consejo de Administración no resuelve dentro de dicho plazo, la solicitud de autorización se entenderá negada. Para considerar válidamente instalada una sesión del Consejo de Administración, en primera o ulterior convocatoria, que delibere y en su caso resuelva sobre la solicitud de autorización correspondiente, se requerirá la asistencia de cuando menos el 75% (setenta y cinco por ciento) de sus miembros propietarios o de sus respectivos suplentes, según corresponda. Las resoluciones serán válidas cuando se aprueben mediante el voto favorable de por lo menos el 75% (setenta y cinco por ciento) de los miembros del Consejo de Administración.

4. El Consejo de Administración podrá solicitar la documentación adicional y las aclaraciones que considere necesarias para resolver sobre la solicitud de autorización que le hubiere sido presentada.
5. El Consejo de Administración podrá negar su autorización, en cuyo caso señalará al solicitante por escrito las bases y razones de la negativa, las cuales deberán estar fundadas y motivadas.

En la evaluación que haga el Consejo de Administración de las solicitudes de autorización a que se refiere esta sección, éste deberá tomar en cuenta los factores que estime pertinentes, considerando los intereses de la Sociedad y a sus accionistas, incluyendo factores de carácter financiero, de mercado, de negocios, la solvencia moral y económica de los posibles adquirientes, el origen de los recursos que el posible adquiriente utilice para realizar la adquisición, posibles conflictos de interés, la protección de los accionistas minoritarios, los beneficios esperados para el desarrollo futuro de la Sociedad y sus subsidiarias, entre otros.

B. Autorización del Consejo de Administración – Oferta Pública de Adquisición y Cambio de Control

La persona o grupo de personas (según dicho término se define en la Ley del Mercado de Valores) que pretendan adquirir o alcanzar por cualquier medio, directa o indirectamente, la titularidad del 30% (treinta por ciento) o más de las acciones representativas del capital social de la Sociedad, dentro o fuera de alguna bolsa de valores, mediante una o varias operaciones de cualquier naturaleza, simultáneas o sucesivas, requerirán previa autorización por escrito del Consejo de Administración de la Sociedad, autorización que podrá ser otorgada en términos del procedimiento que se describe en el inciso A anterior.

No obstante, lo anterior en el supuesto que el Consejo de Administración autorice la adquisición de las acciones en términos de este inciso (B), la Persona que pretenda adquirirlas deberá llevar a cabo una oferta pública de adquisición

- (i) por el porcentaje del capital social equivalente a la proporción de acciones que se pretende adquirir en relación con el total de éstas o por el 10% (diez por ciento) de dicho capital social, lo que resulte mayor, siempre que el oferente limite su tenencia final con motivo de la oferta a un porcentaje que no implique obtener el control de la Sociedad, y
- (ii) por el 100% (cien por ciento) del capital social cuando el oferente pretenda obtener el control de la Sociedad.

La oferta pública de adquisición a que se refiere esta sección deberá ser completada dentro de los 90 (noventa) días siguientes a la fecha en que la adquisición de las acciones hubiere sido autorizada por el Consejo de Administración y deberá de ser realizada de conformidad con las reglas establecidas en la Ley del Mercado de Valores y demás regulación aplicable.

C. Disposiciones Generales

Cualquier transmisión de acciones que se pretenda realizar en contravención a lo establecido en la presente no será inscrita en el libro de registro de acciones de la Sociedad y ésta no reconocerá al adquirente como propietario, ni éste podrá ejercer los derechos corporativos inherentes a las Acciones.

Lo previsto no será aplicable a (i) las adquisiciones o transmisiones de acciones que se realicen por vía sucesoria, ya sea herencia o legado, o (ii) la adquisición o transmisión de Acciones entre afiliadas.

Dicha política sólo podrá modificarse o eliminarse, mediante Asamblea Extraordinaria de Accionistas que, reunidos en primera o ulterior convocatoria, tenga un quorum y una votación favorable de por lo menos el 85% (ochenta y cinco por ciento) de las acciones en circulación con derecho a voto en dicho momento, siempre y cuando no haya votado en contra de dicha resolución más del 5% (cinco por ciento) de las acciones en circulación con derecho a voto de la Sociedad.

Política que seguirá la emisora en la toma de decisiones respecto de estructuras corporativas:

POLÍTICA DE ESTRUCTURAS CORPORATIVAS

En caso de llevar a cabo una reestructuración societaria, la Sociedad divulgará al público inversionista el folleto informativo y demás información que se requiera conforme a las disposiciones legales aplicables. De conformidad con los términos de sus certificados bursátiles la Sociedad no puede fusionarse, escindirse ni transmitir o disponer de todos o sustancialmente todos sus bienes y activos consolidados, a menos que se cumplan con condiciones específicas señaladas en cada uno de los suplementos de los certificados bursátiles.

Política que seguirá la emisora en la toma de decisiones sobre la venta o constitución de gravámenes sobre activos esenciales:

GRAVÁMENES

En caso de que la Sociedad considere constituir gravámenes sobre los activos esenciales para llevar a cabo sus operaciones, la Sociedad obtendrá las autorizaciones corporativas necesarias y, de así requerirse por las disposiciones legales aplicables, lo divulgará a los inversionistas.

Índice

[411000-AR] Datos generales - Reporte Anual	1
[412000-N] Portada reporte anual	2
[413000-N] Información general	13
Glosario de términos y definiciones:	13
Resumen ejecutivo:	20
Factores de riesgo:	42
Otros Valores:	78
Cambios significativos a los derechos de valores inscritos en el registro:	79
Destino de los fondos, en su caso:	79
Documentos de carácter público:	79
[417000-N] La emisora	80
Historia y desarrollo de la emisora:	80
Descripción del negocio:	87
Actividad Principal:	88
Canales de distribución:	91
Patentes, licencias, marcas y otros contratos:	91
Principales clientes:	92
Legislación aplicable y situación tributaria:	94
Recursos humanos:	114
Desempeño ambiental:	117
Información de mercado:	118
Estructura corporativa:	127
Descripción de los principales activos:	129
Procesos judiciales, administrativos o arbitrales:	135
Acciones representativas del capital social:	139
Dividendos:	141

[424000-N] Información financiera	143
Información financiera por línea de negocio, zona geográfica y ventas de exportación:	144
Informe de créditos relevantes:	146
Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera de la emisora:	150
Resultados de la operación:	160
Situación financiera, liquidez y recursos de capital:	162
Control Interno:	163
Estimaciones, provisiones o reservas contables críticas:	164
[427000-N] Administración	166
Auditores externos de la administración:	166
Operaciones con personas relacionadas y conflictos de interés:	166
Administradores y accionistas:	168
Estatutos sociales y otros convenios:	183
[429000-N] Mercado de capitales.....	199
Estructura accionaria:	199
Comportamiento de la acción en el mercado de valores:	199
[431000-N] Personas responsables.....	202
[432000-N] Anexos	203

[413000-N] Información general

Glosario de términos y definiciones:

INFORMACIÓN GENERAL

a)Glosario de términos y definiciones

Salvo que se definan de otra forma en el presente reporte, los términos con mayúscula inicial que se utilizan en este Reporte y que se listan a continuación, tendrán los siguientes significados, mismos que serán igualmente aplicables a las formas singular o plural de dichos términos:

Término	Definición
“AAR”	Asociación de Ferrocarriles Americanos (<i>Association of American Railroads</i>) de los Estados Unidos.
“Acciones”	Acciones ordinarias, de serie única, nominativas, sin expresión de valor nominal, representativas de la parte del capital social de la Emisora.
“Adquisición”	Adquisición por parte del Emisor, a través de sus subsidiarias, del 100% de las acciones de Florida East Coast Holdings Corp (FEC), consumada el 30 de junio de 2017.
“Agencia” o “ARTF”	Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario.
"Automatic Engine Start–Stop System"	Sistema automático de arranque y parada del motor
“BBVA Bancomer”	BBVA México es una filial bancaria mexicana, propiedad de BBVA, fundada en el año 1932 como Banco de Comercio
“BMV”	Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V.
“BMWE”	Hermanidad de Empleados de Mantenimiento de Vía (<i>Brotherhood of Maintenance of Way Employees</i>).

Término	Definición
“BNSF”	Burlington Northern – Santa Fe Railway Company.
“Brexit”	Salida del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea efectiva desde el 31 de enero de 2020
“CERCLA”	Ley de Responsabilidad, Compensación y Respuesta Ambiental (<i>Comprehensive Environmental Response, Compensation, and Liability Act</i>) de los Estados Unidos.
“Certificados Bursátiles”	Es un título de crédito que se emite en serie o en masa, destinado a circular en el mercado de valores, clasificado como un instrumento de deuda que se coloca a descuento o a rendimiento y al amparo de un programa, cuyas emisiones pueden ser en pesos, unidades de inversión o indizadas al tipo de cambio.
“Cetes”	Certificados de la Tesorería de la Federación.
“Circular Única”	“Disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y a otros participantes del mercado de valores” publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 19 de marzo de 2003, y sus modificaciones subsecuentes.
“CNBV”	Comisión Nacional Bancaria y de Valores.
“COFECE”	Comisión Federal de Competencia Económica.
“Compañía”, “Emisora”, “Emisor”, “GMéxico Transportes” “Grupo México Transportes” o “GMXT”	GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V.
“Consejo de Administración”	Consejo de Administración de la Compañía.
“Constitución”	Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
“Convenio de Derechos de Paso”	Convenio celebrado el 9 de febrero de 2010 entre CPKC y Ferromex.
“Convenio de Fusión FEC”	Convenio y plan de fusión de fecha 24 de marzo de 2017 entre FECR Rail LLC y el Emisor, entre otros, conforme al cual el Emisor se obligó a llevar cabo la Adquisición.

Término	Definición
“Convenio entre Accionistas Ferromex”	Convenio entre accionistas de fecha 13 de junio de 1997 celebrado entre Grupo México y Union Pacific, entre otros, según el mismo ha sido o sea modificado, respecto de GFM e, indirectamente, Ferromex.
“COVID-19”	El COVID-19 es la enfermedad infecciosa causada por coronavirus conocido como SARS-CoV2.
“CPKC”	Canadian Pacific Kansas City Limited
“Crédito Puente”	Contrato de crédito puente por USD\$1,550 millones de fecha 22 de junio de 2017 celebrado por la Compañía como acreditado y los bancos señalados en el mismo como acreditantes y BBVA Bancomer, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero BBVA Bancomer como agente administrativo.
“CTP”	Control de tren positivo, también Positive Train Control (PTC)
“Decreto de Creación”	Decreto por el que se creó la Agencia o ARTF como órgano desconcentrado de la Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes.
“DHS”	Departamento de Seguridad Nacional (<i>Department of Homeland Security</i>) de Estados Unidos.
“DOF”	Diario Oficial de la Federación.
“Dólar” o “USD”	Dólares estadounidenses, moneda de curso legal de los Estados Unidos.
“DOT”	Departamento de Transporte de los Estados Unidos (<i>Department of Transportation</i>).
“EBITDA”	Se refiere al resultado que se obtiene de sumar a la utilidad de operación, la depreciación y amortización.
“E.U.A.” o “Estados Unidos”	Estados Unidos de América.
“EMD”	EMD Locomotive Company de México, S.A. de C.V.
“EPA”	Agencia de Protección Ambiental (<i>U.S. Environmental Protection</i>

Término	Definición
	<i>Agency</i>) de Estados Unidos.
“Escidente”	Infraestructura y Transportes México, S.A. de C.V., sociedad escidente en la Escisión como resultado de la cual se constituyó la Emisora.
“Escisión”	Escisión aprobada por los accionistas de la Escidente mediante asamblea general extraordinaria de la Escidente celebrada el 11 de diciembre de 2014, en virtud de la cual, entre otras cosas, se aprobó la escisión de las operaciones ferroviarias de la Escidente y la constitución del Emisor.
“Estados Financieros Consolidados”	Estados financieros consolidados auditados del Emisor para cada uno de los tres ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, incluyendo sus notas, expresados en miles de pesos, que se adjuntan a este reporte anual.
“FDG Passenger”	FDG Passenger ROW Holdings LLC.
“FDoT”	Departamento de Transporte de Florida (<i>Florida Department of Transportation</i>) de Estados Unidos.
“FEC”	Florida East Coast Holdings Corp.
“Fecha de la Oferta”	Fecha de publicación del aviso de oferta pública correspondiente a la Oferta Global.
“FECI”	Florida East Coast Industries.
“FELA”	Ley Federal para la Responsabilidad de Empleadores (<i>Federal Employers’ Liability Act</i>) de Estados Unidos.
“Ferromex”	Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V., una Subsidiaria indirecta del Emisor.
“Ferronales”	Ferrocarriles Nacionales de México, entidad que se encuentra en proceso de liquidación.
“Ferrosur”	Ferrofur, S.A. de C.V., una Subsidiaria directa de la Emisora.
“Fondo”	Fondo Nacional de Seguridad para Cruces Viales Ferroviarios.
“FRA”	Administración Federal de Ferrocarriles (<i>Federal Railroad</i>

Término	Definición
	<i>Administration</i>) de Estados Unidos.
“FTVM”	Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S.A. de C.V.
“Fusión”	Fusión entre la Entidad e Infraestructura y Transportes México, S.A. de C.V., ocurrida el 26 de abril de 2022.
“GFM”	Grupo Ferroviario Mexicano, S.A. de C.V., una Subsidiaria del Emisor que es la sociedad tenedora de las acciones de Ferromex.
“Gobierno Federal”	Gobierno Federal de México.
“Grupo Carso”	Grupo Carso, S.A.B. de C.V.
“Grupo México”	Grupo México, S.A.B. de C.V., la sociedad controladora del Emisor.
“IBEW”	Hermandad Internacional de Trabajadores Eléctricos (<i>International Brotherhood of Electrical Workers</i>) de Estados Unidos.
“ICA”	Empresas ICA, S.A.B. de C.V.
“IEPS”	Impuesto Especial sobre Producción y Servicios.
“IFRS” o “NIIF”	Por sus siglas en inglés, Normas Internacionales de Información Financiera (International Financial Reporting Standards) emitidas por la Junta de Normas Internacionales de Contabilidad.
“Indeval”	S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V.
“INEGI”	Instituto Nacional de Estadística y Geografía.
“ITF”	Infraestructura y Transportes Ferroviarios, S.A. de C.V., (anteriormente una Subsidiaria del Emisor que era tenedora de las acciones de Ferrosur, que con fecha 1 de diciembre de 2017 se fusionó con el emisor).
“ITM”	Infraestructura y Transportes México, S.A. de C.V., tenedora de las acciones de GAP (Grupo Aeroportuario del Pacífico), que con fecha del 26 de abril de 2022 se fusionó con el emisor.
“LGSM”	Ley General de Sociedades Mercantiles.
“LMV”	Ley del Mercado de Valores.

Término	Definición
“LNG”	Gas natural licuado (<i>liquified natural gas</i>).
“LRSF”	Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.
“México”	Estados Unidos Mexicanos.
“NEPA”	Ley de Protección Ambiental Nacional (<i>National Environmental Policy Act</i>) de Estados Unidos.
“OCDE”	Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico.
“OSHA”	Administración de Seguridad y Salud Ocupacional (<i>Occupational Safety and Health Administration</i>) de Estados Unidos.
“Pesos” o “Ps.” o “\$”	Peso mexicano, Moneda de curso legal en México.
“PHMSA”	Administración de Seguridad de Materiales Peligrosos (<i>Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration</i>) de Estados Unidos.
“PIB”	Producto Interno Bruto de México.
“PSR”	“Precision Scheduled Railroading” (Ferrocarriles programados de precisión)
“PTC”	Positive Train Control (sistema que monitorea y controla los movimientos del tren).
“Reporte”	El presente reporte anual.
“Raven”	Raven Transport Holding, Inc., una Subsidiaria indirecta del Emisor.
“RCRA”	Ley de Conservación y Recuperación de Recursos (<i>Resource Conservation and Recovery Act</i>) de Estados Unidos.
“RLA”	Ley del Trabajo Ferroviario (<i>Railway Labor Act</i>) de Estados Unidos.
“RNV”	Registro Nacional de Valores que mantiene la CNBV.
“RRB”	Junta de Retiro de Ferrocarriles (<i>Railroad Retirement Board</i>) de Estados Unidos.

Término	Definición
“Santander”	Banco Santander (México), S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Santander México.
“SAT”	Servicio de Administración Tributaria.
“SICT” o “Secretaría”	Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.
“SEDENA”	Secretaría de la Defensa Nacional.
“SEMARNAT”	Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales.
“SHCP”	Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
“Sinca”	Sinca Inbursa, S.A. de C.V., Fondo de Inversión de Capitales.
“SPTFC”	Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga.
“STB”	Junta de Transporte Superficial (<i>Surface Transportation Board</i>) de Estados Unidos.
“STEА”	Ley de Extensión de Transporte Terrestre de Estados Unidos (<i>Surface Transportation Extension Act</i>).
“STFRM” o “Sindicato Ferroviario”	Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana.
“Subsidiarias”	Referencia conjunta a todas las subsidiarias directas e indirectas de GMXT.
“TAAC”	Tasa de crecimiento anual compuesto.
“Texas Pacífico”	Texas Pacífico Transportation, LTD.
“TIIE”	Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio que publica el Banco de México en el Diario Oficial de la Federación o cualquier tasa que la sustituya.
“T-MEC”	Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá.
“TSA”	Administración de Seguridad del Transporte (<i>Transportation Security Administration</i>) de Estados Unidos.
“TxDOT”	Departamento de Transporte de Texas (<i>Texas Department of Transportation</i>) de Estados Unidos.

Término	Definición
“UAFIDA Ajustada”	Suma de la utilidad de operación de la Compañía, más depreciación y amortización y otros conceptos aplicables respecto de la Compañía o sus Subsidiarias, según se muestra en las conciliaciones y ajustes en la sección “Presentación de Cierta Información Financiera y Otra Información” de este Reporte Anual.
“UDIs”	Unidad de inversión, cuyo valor se publica periódicamente por el Banco de México o cualquier índice que lo sustituya.
“Union Pacific” o “UP”	Union Pacific Corporation.
“Utilidad bruta”	Es la ganancia que se obtiene como diferencia entre los ingresos de una empresa y los costos de ventas.

Resumen ejecutivo:

RESUMEN EJECUTIVO

Panorama General

La División Transportes de Grupo México está representada por su subsidiaria GMéxico Transportes, S. A. B. de C. V. (GMXT). En GMXT brindamos soluciones logísticas y de transporte terrestre de carga de forma segura, eficiente, confiable y sustentable, que contribuyen a fortalecer la conectividad y competencia en los mercados en los que participamos.

Misión: Transporte seguro, eficiente y confiable que contribuya a la competitividad de nuestros usuarios.

Visión: Ser la mejor opción de transporte de carga.

Las principales subsidiarias de GMXT son:

- Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V. (Ferromex)
- Ferrosur, S. A. de C. V. (Ferrosur)
- Florida East Coast (FEC)
- Texas Pacific Transportation, LTD. (TXP)
- Intermodal México, S. A. de C. V. (IMEX)
- CG Railway, LLC (CGR)

Somos la empresa líder de transporte terrestre en México con la mayor cobertura y conectividad. Tenemos una red de 11,017 kilómetros de vías en 24 estados de la República mexicana, el estado de Texas y Florida en los Estados Unidos. Contamos con uno de los 8 Ferrocarriles Clase 1 en Norteamérica que conecta con cinco cruces fronterizos con los Estados Unidos, así como con nueve puertos en el Océano Pacífico y cuatro más en el Golfo de México, uno de ellos con acceso a Mobile vía ferrobuzque:



Fuente: Información interna de la Emisora.

Nuestra red está respaldada por una fuerza de más de 11,152 empleados, 893 locomotoras, y más de 35,103 carros de ferrocarril.

Desde que comenzamos a operar el ferrocarril en 1998 hemos casi triplicado nuestra capacidad de carga y toneladas kilómetro transportadas, invirtiendo en nuestra red ferroviaria para hacerla más resistente, moderna y eficiente.

La industria ferroviaria en México ha evolucionado y se ha dinamizado desde su privatización:

- Aumento de más del 16% en la fuerza tractiva.
- El volumen transportado ha crecido 165%.
- Incrementó la participación del mercado de carga terrestre, al crecer de 18.8% a 26.3%.
- Crecimiento sostenido en el tráfico ferroviario de comercio exterior.
- Ampliación de la capacidad de las vías en los principales corredores, acorde con el estándar de la AAR.

El desempeño del sector ferroviario es fundamental para el crecimiento económico de los países en los que tenemos presencia ya que forma parte de la columna vertebral para el desarrollo de cadenas de suministro eficientes del sector industrial y transporta una gran parte de las mercancías y productos vitales para cada región. Prestamos servicios de transporte ferroviario en las industrias agrícola, automotriz, minera, energética, química, siderúrgica, cementera y de bienes de consumo.

En 2025 las ventas fueron de MXN \$64,674 millones, 6.6% más que en 2024. Se transportaron 66,931 millones de toneladas-kilómetro, cifra que disminuyó (1.4) % contra el año anterior. Se movieron 1,986,941 carros, (2.4) % menos que en 2024 **y nuestro EBITDA fue de MXN \$27,084 millones, con un margen de 41.9%, un crecimiento del 6.1%.**

En 2025 continuamos con la reingeniería de nuestros procesos a través del Plan Maestro de Servicio, apegado a nuestros nuevos principios operativos, lo que nos ha permitido mejorar las métricas operativas y financieras, liberando capacidad de la vía y siendo más eficientes en el manejo de los recursos del transporte. Este plan se rige por cinco principios:

1. Incrementar longitud de trenes
2. Mejorar la fluidez y velocidad de la red
3. Disminuir tiempo en terminales
4. Maximizar la utilización de las locomotoras
5. Equilibrar el flujo de trenes con rumbo al norte y al sur del país

Nuestras Concesiones y Líneas Férreas

El sistema ferroviario de México es propiedad del Gobierno Federal y se opera al amparo de concesiones otorgadas a varias entidades. Anteriormente, el sistema ferroviario en México estaba bajo el control de Ferronales, una empresa estatal. En 1996, el Gobierno Federal privatizó y dividió la red de Ferronales en tres sistemas ferroviarios regionales.

En México operan cinco concesiones de ferrocarril de largo plazo otorgadas por el Gobierno Federal, que incluyen dos de los tres sistemas regionales y tres líneas cortas.

Además de nuestras concesiones, también ofrecemos servicios auxiliares como trasvase de productos varios (granel, fluidos, carga paletizada), carga contenerizada, automóviles, servicios intraterminales, renta de equipo ferroviario, transporte de pasajeros entre otros.

La siguiente tabla muestra información clave de nuestras concesiones:

Concesión	Longitud	Fecha de adjudicación	Término	Rutas
<i>Ferromex</i>				
1 Línea de Ferrocarril Pacífico-Norte (sistema troncal)	6,867 km	22 de junio de 1997	58 años (primeros 57 años y nueve meses en régimen de exclusividad) a partir del 14 de febrero de 1998	<u>Principal:</u> México-Ciudad Juárez, Irapuato-Manzanillo, Tampico-Gómez Palacio, Piedras Negras-Ramos Arizpe, Guadalajara-Nogales, Mexicali-Benjamín Hill. <u>Línea corta:</u> Cadena-Dinamita, Calles-Tamuín, Jiménez-Parral, Salinas Victoria-Chipinque, Manzanillo-Peña Colorada, Guadalajara-Guadalajara y Hércules-Mariscal.
2 Ojinaga-Topolobampo (línea corta)	943 km	22 de junio de 1997	50 años (primeros 30 años en régimen de exclusividad) a partir del 19 de febrero de 1998	Conecta los estados de Chihuahua y Sinaloa. La ruta atraviesa los municipios de Ojinaga, Aldama, Chihuahua, Cuauhtémoc, La Junta, San Juanito, Bocoyna y San Rafael, en el Estado de Chihuahua; y los municipios de Loreto, Sufragio y Los Mochis en Sinaloa.
3 Nogales-Nacozari (línea corta)	320 km	27 de agosto de 1999	30 años (primeros 18 años en régimen de exclusividad) a partir del 1 de septiembre de 1999	Conecta los municipios de Nogales y Nacozari, Sonora.
<i>Ferrosur</i>				
1 Línea de Ferrocarril del Sureste (troncal)	1,447 km	29 de junio de 1998	58 años (todos los años en régimen de exclusividad) a partir del 18 de diciembre de 1998	<u>Principal:</u> Teotihuacán-Veracruz, Córdoba-Medias Aguas; Puebla-Tehuacán-Sánchez, Apizaco-Puebla y Huehuetoca-Tula-Pachuca-Irolo.
2 Oaxaca y Sur (línea corta)	259 km	14 de octubre de 2005	30 años (todos los años en régimen de exclusividad) a partir del 14 de octubre de 2005	Conecta los estados de Hidalgo, Puebla, Morelos, Tlaxcala y Estado de México.

Los mapas a continuación muestran la ubicación de nuestras concesiones:

Ferromex



Ferrosur



Líneas Férreas en los Estados Unidos

En el estado de Texas, nuestra línea férrea se extiende por 616 kilómetros en la Línea Férrea Sur Oriente desde el Ramal de San Ángelo hasta Presidio y la operamos bajo un contrato de arrendamiento de 40 años que celebramos con el estado de Texas el 31 de enero de 2001. En el estado de Florida, somos dueños del *Florida East Coast Railway* (y el correspondiente derecho de paso), línea que se extiende 565 kilómetros por la costa este desde Jacksonville hasta Miami.

Los mapas muestran la ubicación de nuestra línea férrea en Estados Unidos:

Texas Pacífico



Florida East Coast Railway



	2025	2024	2023
Información del Estado de Resultados			
Cifras expresadas en millones de pesos			
Ingresos por servicios	64,674	60,644	56,429
Costos Directos	34,030	32,122	28,294
Utilidad Bruta	30,644	28,522	28,135
Gastos de administración	2,612	2,244	2,091
Depreciación y amortización	9,315	8,660	7,723
Utilidad de Operación	17,769	16,857	17,764
Costo financiero-neto	1,885	1,789	2,067
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	16,030	15,187	15,813
Utilidad Neta consolidada aplicable a controladora	9,331	8,890	8,567
Información del Balance General:			
Capital de Trabajo	7,479	999	7,075
Activo Circulante	19,622	14,817	17,709
Inmuebles, maquinaria y equipo – neto	95,174	97,061	84,576
Total de activos	134,054	130,912	116,130
Porción circulante de la deuda a largo plazo	490	3,765	2,024
Deuda a largo plazo	38,747	22,392	24,834
Total pasivo	72,065	59,131	51,091
Inversión total de los accionistas	61,988	71,781	65,039
EBITDA⁽¹⁾			
EBITDA ⁽¹⁾	\$ 27,084	\$ 25,517	\$ 25,488
Adiciones en inmuebles, maquinaria y equipo	9,905	7,954	7,601
Utilidad neta mayoritaria por acción	2.32073	2.03482	1.97823

- (1) EBITDA se refiere al resultado que se obtiene de sumar a la utilidad de operación, la depreciación y amortización. GMXT incluyó la información de EBITDA, porque algunos inversionistas y analistas lo utilizan para medir la capacidad de una compañía para servir sus deudas. EBITDA no es una medida de desempeño financiero según las NIIF en México y no debe ser considerado como una alternativa para medir los ingresos netos, como una medida de desempeño de operaciones o flujo de efectivo de actividades operativas o como una medida de liquidez. Al analizar el EBITDA, los inversionistas deben de considerar que la metodología aplicada al calcular EBITDA puede diferir entre compañías y analistas.

Resumen de información financiera

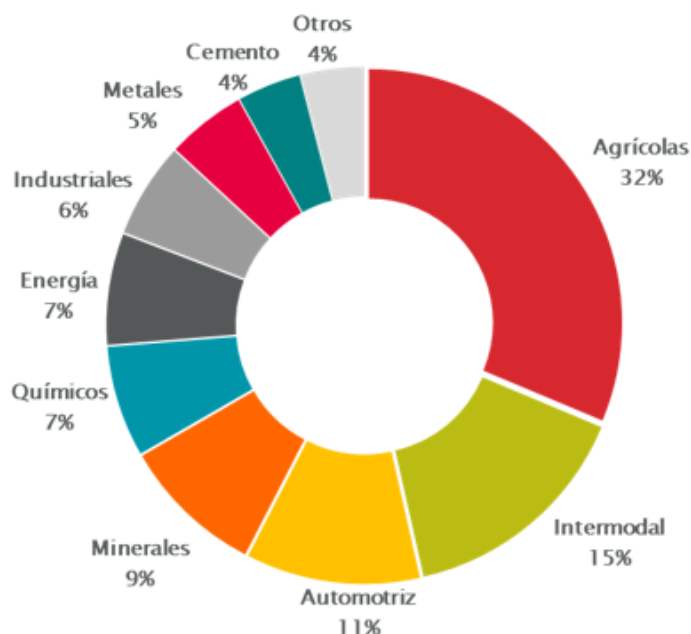
La información que se presenta a continuación está basada en los estados financieros dictaminados de GMXT, por lo cual deberá ser leída en conjunto con los estados financieros consolidados de los períodos 2025, 2024 y 2023, incluyendo sus notas adjuntas en la *Sección 7. Anexos 1. Informes del Consejo de Administración y Estados Financieros Consolidados Dictaminados al 31 de diciembre de 2025, 2024 y de 2023*.

Los estados financieros consolidados de GMXT han sido preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera ("IFRS" por siglas en inglés). Ver "*Sección 7. Anexos – 1. Informes del Consejo de Administración y Estados Financieros Consolidados Dictaminados al 31 de diciembre del 2025, 2024 y 2023. Nota 3 – Principales políticas contables*".

A continuación, se describe información de la Compañía por segmento de negocio:

Productos y Servicios

GMXT se especializa en desarrollar soluciones logísticas para el transporte terrestre de insumos básicos y/o bienes terminados ya sea en carros de ferrocarril o contenedores para los diferentes mercados donde participamos, doméstico e internacional. Atendemos todo tipo de industrias, por lo cual dividimos nuestro portafolio de negocios en 9 subsegmentos: agrícola, intermodal, minerales, automotriz, químico, energía, industrial, metalúrgico y cemento



Las fortalezas en la diversificación de nuestro negocio:

Agrícola: Abastecemos de granos a las industrias ganadera, avícola y porcina, así como a molinos, aceiteras y cerveceras. También transportamos jarabe de maíz, almidón y azúcar, entre otros productos.

Intermodal: Transportamos alrededor de 11 millones de toneladas de mercancías en más de 900,000 contenedores para el mercado doméstico e internacional. Tenemos terminales intermodales en Guadalajara, Monterrey, Hermosillo, Chihuahua y Ciudad Obregón; damos servicio al Valle de México, Manzanillo, Veracruz, Altamira, Coatzacoalcos y transfronterizo vía Piedras Negras, Ciudad Juárez y Nogales. Nuestra red de distribución en México se apoya de Intermodal México empresa que opera nuestras terminales y brinda servicios integrados puerta a puerta.

En Florida, a través del Florida East Coast Railway (FEC) contamos con terminales en Jacksonville, Titusville, Fort Pierce, Fort Lauderdale y Miami.

Metales y Minerales: Damos servicio directo a minas para transportar la materia prima a granel, así como a los fabricantes para mover el producto terminado atendiendo a diversos mercados, entre los que se destacan el automotriz y el de la construcción.

Automotriz: Nuestra red atiende a 12 de las principales plantas automotrices en México, con el movimiento de vehículos terminados y autopartes que representan 80% del mercado. Tenemos una participación del 80% en las exportaciones de la carga automotriz de México. En Florida el FEC tiene tres terminales en Jacksonville, Titusville y Miami.

Industriales: Es nuestro segmento de negocio más diverso. Da servicio a mercados como el cervecero, la industria del papel, línea blanca, maquinaria, carros nuevos de ferrocarril, electrodomésticos-línea blanca, entre otros.

Químicos: Prestamos servicios a las industrias de químicos inorgánicos, resinas sintéticas, fertilizantes y petroquímicos, entre otras.

Energía: Atendemos a los mercados de hidrocarburos, coque, diésel, gasolinas, asfalto, gas LP, entre otros, para abastecer los principales mercados del país: Valle de México, Jalisco, Nuevo León, Chihuahua y otros. También transportamos gas LP desde EUA y Canadá a través de trenes unitarios, para satisfacer la demanda doméstica e industrial de los estados de Coahuila, Chihuahua, Sinaloa y Sonora.

Cementos: Transportamos el producto a granel y empaquetado, dando servicio a las principales cementeras en México y Florida.

Oportunidad de Mercado

La industria ferroviaria en México ha mostrado mejoras sustanciales desde la privatización, como ejemplo de ello es la reconstrucción de más del 71% de la vía el incremento de la fuerza tractiva en un 145%.

La demanda atendida en la red ferroviaria en México se ha incrementado de manera significativa tanto en términos absolutos como en términos de porcentaje de volumen total transportado, creciendo más del 100%. La transportación ferroviaria ha aumentado su participación con relación a la transportación terrestre, creciendo de 18.8% en 1999 a 26.3% en 2025. Consideramos que las recientes inversiones realizadas en diferentes industrias en México podrán apoyar el transporte de carga ferroviario en el corto plazo.

A lo largo de este período de expansión de la industria GMXT ha sido un punto focal y conductor dentro de la misma, al aumentar nuestra participación en el mercado ferroviario de 35% al inicio de nuestras operaciones a 64% en el 2024, de acuerdo con el Anuario Estadístico Ferroviario de la SICT para dicho año.

Florida ofrece un ambiente dinámico y atractivo para las empresas como la cuarta economía estatal más grande de los Estados Unidos y el tercer estado más poblado con más de 23.46 millones de habitantes en 2025. Se espera que una infraestructura fuerte, junto con impuestos flexibles, incentivos gubernamentales a industrias seleccionadas calificadas, ambientes regulatorios dinámicos y una fuerza de trabajo grande y creciente, entre otros factores, impulsen el crecimiento económico del estado. Asimismo, Florida juega un papel fundamental en el comercio global por su ubicación estratégica con respecto a América Latina y el Caribe, así como por su proximidad al Canal de Panamá. En los últimos años el estado ha realizado importantes inversiones en la infraestructura de sus puertos marítimos orientadas a prepararlos para capitalizar los cambios en el flujo de comercio mundial. Destaca la expansión del Canal de Panamá completada en junio de 2016. Nuestra capacidad para operar de manera más eficiente, fiable y rentable que los servicios de camiones nos da una ventaja competitiva para capturar las oportunidades de negocios resultantes del crecimiento económico de Florida y la expansión del Canal de Panamá.

La red ferroviaria nos permitirá explorar oportunidades de negocios adicionales en la industria de petróleo, gas (particularmente en el oeste de Texas) y agrícola, después de la rehabilitación del Puente Internacional Ojinaga-Presidio.

Con la finalidad de facilitar el crecimiento en el futuro, hemos identificado oportunidades únicas para realizar inversiones en áreas clave de nuestra red, incluyendo la adquisición de locomotoras y carros,

inversiones en talleres y terminales, mejorando la infraestructura de señalamiento, desarrollando doble vías, mejorando la capacidad de la línea ferroviaria Pacífico- Norte, la construcción de los libramientos en Celaya y Monterrey, y la rehabilitación de la vía ferroviaria del Texas Pacífico. Esperamos que dichas oportunidades de inversión nos permitirán seguir incrementando nuestra eficiencia operativa, reducir los costos de mantenimiento en el mediano plazo, mejorar nuestra posición competitiva respecto a otros sectores de transporte como el autotransporte y continuar diferenciando nuestros servicios a los de los demás competidores.

Nuestras Fortalezas

Prestamos servicios con seguridad, confiabilidad, eficiencia y responsabilidad social y ambiental como resultado del enfoque en nuestros clientes y en las comunidades en las que operamos, así como de nuestro profundo entendimiento de las industrias a las que prestamos servicios. Las siguientes fortalezas nos distinguen de nuestros competidores y nos permitirán cumplir de manera exitosa con nuestra estrategia de crecimiento sostenido a largo plazo:

- ***Red ferroviaria líder con cobertura y conectividad única.*** Nuestro sistema ferroviario es el más largo de México, con la mayor cobertura y una posición estratégica para transportar productos e insumos de las industrias de materia prima y terminados esenciales para el desarrollo industrial. Lo anterior nos permite movilizar carga entre México, Estados Unidos y Canadá, así como el resto del mundo. Tenemos presencia en 24 estados de México, que corresponden aproximadamente 86% del PIB nacional. Nuestra eficiencia, confiabilidad y servicios de bajo costo nos posicionan como un actor clave en la modernización y crecimiento económico de México. Nuestro ferrocarril en Florida es un componente fundamental para el ingreso de mercancías al sur del estado de Florida, y otorga un acceso exclusivo y directo a los principales puertos.

El tamaño, alcance y capacidades de nuestro sistema ferroviario nos permiten responder de manera rápida y eficiente a las necesidades diversas y cambiantes de las industrias y mercados a los que ofrecemos servicios sobre bases económicas competitivas, lo cual contribuye al desarrollo de una fuerte lealtad de nuestros clientes. Tanto en México como en Florida tenemos un extenso sistema de trasbordo en terminal a través del cual los productos que transportamos pueden ser trasladados de un carro de ferrocarril a otro, así como a camiones y barcos, lo que nos permite prestar servicios a nuestros clientes que no tienen acceso directo a vías ferroviarias. Nuestras alianzas con Union Pacific y BNSF con respecto a la red ferroviaria en México y con CSX Corporation y Norfolk Southern Corporation con respecto a la red ferroviaria en Florida han sido fundamentales para el acceso a nuevos mercados y para incrementar nuestro alcance geográfico. Proporcionamos a nuestros clientes accesos a una red de transportación extensa e interconectada que juega un papel importante en el comercio en las regiones en las que operamos, lo que convierte a nuestra red ferroviaria es un elemento importante en la mejora a largo plazo del éxito y de la competitividad global de dichas regiones.

- ***Exposición directa a economías en desarrollo.*** De 1998 a 2025 el volumen transportado ha crecido 252% en toneladas kilómetros/netas y 372% en carros movidos. Nuestra capacidad de participar y aprovechar el crecimiento de Estados Unidos como un bloque comercial, se sustenta en la eficiencia e integración de nuestra red ferroviaria, la competitividad de costos, la confiabilidad, la calidad de las ofertas de servicio y las ventajas ambientales que ofrecen las operaciones ferroviarias que nos posicionan como un eslabón fundamental en la cadena logística de muchos clientes.

- ***Diversa y balanceada mezcla de negocios en términos de las mercancías transportadas, clientes y alcance geográfico.*** Participamos en un extenso mercado de transporte, entre los que se incluyen insumos a granel y productos terminados. Muchos de los productos que transportamos son mercancías esenciales con limitada exposición a riesgos y con altas expectativas de crecimiento. La diversificación geográfica que ofrece nuestro sistema ferroviario, el acceso a mercados internacionales, el profundo entendimiento de las industrias a las que prestamos servicios, así como el conocimiento de las preferencias y hábitos de consumo en las regiones en las que operamos nos brindan una ventaja significativa sobre nuestros competidores. La adquisición del FEC ha expandido nuestro alcance a nuevos mercados, ciudades, puertos y corredores comerciales importantes. Para el 31 de diciembre de 2025 ningún cliente representaba más del 5% de nuestros ingresos y ningún sector representa más del 31% de nuestros ingresos consolidados. Consideramos que una base diversificada, estable y flexible de ingresos permitirá nuestro crecimiento orgánico e inorgánico.
- ***Mejora probada en eficiencia operativa con posibilidad de mejoras continuas.*** Trabajamos de manera permanente para mejorar nuestra eficiencia y seguridad, reducir costos, disminuir la generación de desperdicios y optimizar el uso de energía en nuestra red ferroviaria. Desde que comenzamos operaciones, modernizamos procesos y realizamos importantes inversiones de capital, acciones que han sido parte fundamental de la transformación de la industria ferroviaria en México y Florida hacia a un sistema tecnológicamente moderno y eficiente compatible con los ferrocarriles Clase I de Estados Unidos en términos de eficiencia operativa e ingresos.

Históricamente las inversiones han generado importantes eficiencias operativas y mejorado la productividad. En específico durante 2025, la velocidad de trenes aumentó 11% al registrar 39.5 kilómetros/hora, la longitud de trenes mejoró 2% al pasar de 1,816 metros a 1,843 metros, y la permanencia de carros en terminales mejoró un 18%, al contabilizar 21.6 horas. De igual manera, la eficiencia de nuestra operación permitió que el movimiento de trenes se realizara con una mejora del 2% en el nivel de aprovechamiento de los caballos de fuerza por tonelada respecto a 2024. El manejo operativo en nuestra red ferroviaria, combinado eficientemente con las oportunidades de mejora y buenas prácticas, nos han brindado importantes ventajas competitivas.

- ***Fuerte generación de flujo de efectivo y perfil de apalancamiento conservador.*** Tenemos un historial de generación de flujo de efectivo estable como resultado de nuestro sólido desempeño operativo y eficiente administración del capital de trabajo. En los últimos tres años nuestro flujo de efectivo de operaciones alcanzó los \$23,064 millones de pesos en 2025, lo que representa una disminución en relación con los \$23,367 millones de pesos de 2024 y a los \$18,744 millones de pesos alcanzados en 2023. Nuestra prudente gestión financiera y conservadores niveles de endeudamiento nos han proporcionado una fuerte posición de liquidez a pesar de las inversiones significativas en nuestra red y flota. Nuestra capacidad para generar flujo de efectivo, nuestro balance en el desarrollo de efectivo y nuestra disciplina hacia el endeudamiento representa una ventaja competitiva que nos permitirá seguir implementando nuestra estrategia de negocios. Asimismo, nuestras operaciones en Florida y Texas nos otorgarán una cobertura natural en términos de moneda ya que 12.3% de nuestros ingresos provinieron de Estados Unidos y 55.8% de nuestros ingresos están denominados en dólares para el año terminado el 31 de diciembre de 2025. Nos beneficiamos de una posición financiera sana que nos permite responder de

manera eficiente a los cambios constantes que demandan los clientes y al ambiente competitivo de la industria de transporte.

- **Excelencia en Servicio.** La excelencia en servicio ha sido un pilar esencial de nuestra cultura laboral. El compromiso con nuestros clientes dirige nuestras acciones. Nos esforzamos por asegurar que todas las relaciones con nuestros clientes resulten en una experiencia positiva, este factor nos permite seguir brindando un servicio seguro, confiable y competitivo mientras mejoramos nuestra habilidad de crecer el negocio de manera rentable. Mantenemos canales abiertos de comunicación y hacemos uso de tecnología intuitiva para la creación de experiencias positivas con los clientes, que les permiten tener acceso directo a la información que necesitan. Implementamos un índice de evaluación de servicio que nos permite mejorar hacer ajustes constantes en la calidad del servicio prestado. Nuestros clientes tienen acceso a un portal de internet personalizado para visualizar su información de envío, localización, entrega, reportes de incidentes y recibir actualizaciones de sus servicios. El enfoque de brindar servicios personalizados de alta calidad a los clientes nos distingue de otros medios de transporte.
- **Estrategia de sustentabilidad.** Uno de los ejes prioritarios para la toma de decisiones, es la aplicación de nuestras políticas de: desarrollo sustentable, ambiental y de cambio climático, a fin de mitigar los riesgos e impactos del sector ferroviario. Para lograr un desarrollo sustentable en los ámbitos social, económico y ambiental es esencial actuar de manera responsable y transparente. En Grupo México Transportes estamos comprometidos con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), el Acuerdo de París y los principios del Pacto Mundial, todas ellas siendo iniciativas de la Organización de las Naciones Unidas. A través de este compromiso y las acciones que lo respaldan ratificamos que el cuidado del medio ambiente, el combate al cambio climático y el respeto a los derechos humanos conforman nuestra estrategia de sustentabilidad.

Nuestra empresa tiene tres ejes estratégicos de negocio que son la sustentabilidad de la empresa, el servicio a nuestros clientes y la productividad de nuestra operación. Con base en estos ejes estratégicos y mediante un enfoque de gestión de riesgos la empresa trabaja constantemente en la identificación de temas y problemáticas que pudieran afectar el flujo de efectivo y capacidad financiera de la organización, De igual manera identificamos los impactos de nuestra empresa en la economía y las comunidades en las que operamos.

En materia ASG analizamos los riesgos a los que estamos expuestos y priorizamos los temas materiales que tienen un impacto directo en nuestra organización y aquellos cuyo impacto en la economía o en la sociedad pueden representar un riesgo mayor para la continuidad del negocio. Este análisis de materialidad se realiza frecuentemente (mínimo cada 3 años) e incluye encuestas y entrevistas con grupos de interés externo e interno, y es parte del proceso general de gestión de riesgos en la empresa.

La responsabilidad final sobre la dirección estratégica en materia de sostenibilidad recae en el Consejo de Administración de GMXT, quien supervisa los riesgos asociados a temas ASG. La alta dirección reporta de forma continua los resultados y aspectos relevantes al Consejo, garantizando una comunicación oportuna y una supervisión efectiva de los asuntos estratégicos y de sostenibilidad en toda la empresa,

Nuestra estrategia también está enfocada en la sensibilización de los empleados, proveedores, socios y partes interesadas sobre los impactos de la operación y sus actividades en el

medioambiente y la biodiversidad mediante la capacitación y aplicación de estándares que estén alineadas a nuestra estrategia de negocio.

De manera complementaria a nuestra estrategia, como parte de nuestras actividades de responsabilidad social promovemos el bienestar de las comunidades en las que tenemos presencia mediante una estrecha colaboración con Fundación Grupo México para llevar servicios de salud a las comunidades de México que más lo necesitan a través del Dr. Vagón, el Tren de la Salud. Asimismo, ofrecemos transporte en Chihuahua y Sinaloa, con el tren Chepe a las comunidades más remotas y vulnerables como las de la Sierra Tarahumara, con tarifas de apoyo social que favorezcan su movilidad.

Tecnología-herramienta para el cuidado del medio ambiente. Contamos con diferentes sistemas que nos permiten incrementar la eficiencia del consumo de combustible y por ende reducir emisiones de gases de efecto invernadero, dando seguimiento constante al desempeño y ahorros que generan los siguientes sistemas:

- *AESS: reduce el consumo de combustible en locomotoras holgando*
- *Trip Optimizer: piloto automático instalado en todas las locomotoras guía para optimizar el consumo de combustible sin sacrificar velocidad durante el recorrido*
- *HP /TON: Uso eficiente de los caballos de fuerza para mover más toneladas con menos locomotoras*

Asimismo, exploramos nuevas opciones que promuevan al ferrocarril como un actor activo en el cambio de paradigmas rumbo a energías verdes.

- ***Seguridad y salud ocupacional.*** La seguridad es uno de los pilares fundamentales para las operaciones de Grupo México Transportes, sumando el esfuerzo del equipo de seguridad en conjunto con personal operativo garantizamos que las actividades de la empresa se desarrollen bajo un ambiente seguro para los colaboradores y las comunidades cercanas a la operación del ferrocarril, mismas que representan un elemento fundamental para continuar ofreciendo un servicio de calidad y excelencia.

Bajo esa línea, la seguridad de nuestros colaboradores se rige por la integración de una cultura de prevención enfocada en el fortalecimiento de las habilidades de detección y mitigación de riesgos inculcada mediante cursos de capacitación, recorridos del comité de seguridad y programas de auditorías de desempeño seguro y observaciones de seguridad mediante pruebas operativas al personal. Adicionalmente, se suman campañas de detección de drogas y alcohol, exámenes médicos previo a la jornada de trabajo y ferias de la seguridad y la salud que tienen como finalidad fomentar el autocuidado a través de la participación de los trabajadores y sus familiares mediante la integración de buenas prácticas en materia de prevención y cuidado de la salud.

En 2025 logramos reducir **en 2% el índice de accidentabilidad** (lesiones, accidentes con pérdida de tiempo) como resultado de la implementación de programas de gestión y campañas enfocados en la prevención de accidentes. Un ejemplo de ello es:

- “Reto Cero accidentes”: tras 5 años de su implementación hemos logrado trabajar en la concientización y suma de esfuerzos del personal operativo para adoptar la

cultura de seguridad en el trabajo premiando a los trabajadores de las localidades que sumen menos accidentes al termino de cada bimestre.

En GMXT la seguridad es nuestra prioridad, sumamos esfuerzos de diferentes áreas que convergen para garantizar un servicio confiable y seguro para nuestros clientes y colaboradores.

Nuestro sistema de gestión contempla la identificación y evaluación de riesgos asociados a los descarrilamientos e incidentes en cruces a nivel, asociados principalmente a factores relacionados con: la cultura vial, la aptitud medica del personal, condiciones físicas de la vía, errores humanos y riesgos físicos climáticos.

Con la intención de mitigar dichos riesgos y robustecer la seguridad, hemos implementado medidas y programas de prevención, algunos ejemplos de ello son:

- Capacitación y prácticas en simuladores de conducción para operadores de tren
- Supervisión de desempeño seguro a bordo de trenes
- Inspección y mantenimiento oportuno de vía
- Asistencia automatizada
- Monitoreo de condiciones meteorológicas en tiempo real

Coincidimos en que la seguridad es tarea de todos, razón por la que buscamos difundir y concientizar a los actores cercanos a la operación del tren:

- Campaña "Cuidado con el tren": Iniciativa dirigida a conductores de autotransporte, ciclistas, peatones y niños como agentes de cambio en busca de generar conciencia sobre la importancia de respetar el paso del tren en los cruces a nivel.
- Platicas de seguridad en industrias: Con la intención de prevenir accidentes operativos y personales a través de la difusión de buenas prácticas y condiciones seguras respecto a las condiciones físicas de los carros, movimiento seguro de unidades, características y componentes de la vía.

Como resultado de nuestro trabajo en 2025 hemos **logrado reducir en 13% el índice de accidentabilidad operativa** en comparación con el año anterior.

Finalmente, en relación con la atención a emergencias contamos con protocolos de seguridad especializados que se aplican a lo largo de toda la red permitiéndonos prevenir y atender accidentes de manera oportuna y eficaz, en sincronía y comunicación con las autoridades federales, estatales y municipales competentes.

Reconocemos la importancia del apoyo mutuo en situaciones de emergencia, por ello, buscamos fortalecer los canales de comunicación con las autoridades responsables en cada una de nuestras ubicaciones de operación además de proporcionar entrenamiento especializado a primeros respondedores locales, como bomberos y protección civil, en temas de atención a emergencias con el objeto de fortalecer las habilidades de respuesta ante emergencias de forma oportuna mitigando daños mayores a las comunidades cercanas.

GMXT en alianza con TRANSACER desde hace 4 años consecutivos hemos realizado capacitaciones sin costo a primeros respondientes y autoridades locales realizando simulacros y prácticas en nuestro Carro tanque escuela, equipo ferroviario diseñado para experimentar de manera práctica y con el mayor realismo posible la atención de accidentes ferroviarios.

- **Convivencia urbano-ferroviaria.** La seguridad en los cruces a nivel es prioridad para contar con un sistema de transporte ferroviario eficiente, competitivo y de calidad. En consideración de los múltiples de cruces a nivel con la que contamos en toda la red, uno de nuestros objetivos es reducir los riesgos existentes en los cruces a nivel, con el fin de evitar accidentes y pérdidas humanas, en las comunidades por las que transita.

Para avanzar con dicho objetivo, en 2017 iniciamos un programa para mejorar la convivencia urbano-ferroviaria basado en tres ejes de acción:

- Rehabilitación de cruces e instalación de barreras electrónicas en cruces a nivel con mayor accidentabilidad.
- Cancelación de cruces a nivel redundantes, clandestinos y/o de alta accidentabilidad.
- Campañas de concientización y comunicación en materia de seguridad ferroviaria con autoridades y particulares.

En 2018 GMXT inició la rehabilitación de 27 cruces con mayor accidentabilidad de la red ferroviaria, al cierre de 2021 se instalaron un total de 62 cruces con barreras con una inversión de \$267 millones de pesos.

En 2022 rehabilitamos 50 cruces con señalamiento vertical y horizontal en el corredor Apaseo-Irapuato en el estado de Guanajuato.

En el 2023, GMXT formalizó con la SICT el proyecto "Programa de Seguridad Vial", el cual considera, entre otros proyectos, la intervención de 110 cruces a nivel, 85 cruces equipados con barreras electrónicas y señalización conforme a la normativa.

Al cierre del 2024 se contaba con 80 cruces rehabilitados con barreras automáticas. Respecto al "Programa de Seguridad Vial" se tiene un avance de 27 cruces rehabilitados, de los cuales 19 fueron equipados con barreras electrónicas y 8 con señalamiento horizontal y vertical. Bajo el mismo esquema de colaboración, también se aportarán recursos para llevar a cabo el mantenimiento preventivo y correctivo de dichos cruces.

Durante el año 2025 se intervinieron 33 cruces a nivel, 25 fueron equipados con barreras automáticas, de los cuales 23 cruces se rehabilitaron bajo el esquema del "Programa de Seguridad Vial" y 2 con recursos propios, 8 recibieron rehabilitación en la superficie de rodamiento. Estas acciones han permitido disminuir en un 79% la accidentabilidad en cruces señalizados con barreras electrónicas. La inversión destinada a estas acciones ascendió a \$246.2 millones de pesos

En la parte de campañas de concientización, de manera constante llevamos a cabo reuniones con municipios, autoridades viales y comunidades con el objetivo de fortalecer el enfoque social a través del programa "Cuidado con el Tren", así como de sugerir a las autoridades

encargadas de fortalecer las leyes de tránsito la aplicación de sanciones a quienes no respeten las señales del ferrocarril.

Con estas obras GMXT refrenda su compromiso de prevenir accidentes y pérdidas humanas, daños al entorno urbano y mejorar la convivencia del ferrocarril con la comunidad.

- **Dr. Vagón.** El 2025 ha sido un año de grandes avances para el Dr. Vagón, consolidando su compromiso con la salud y el bienestar de las comunidades más vulnerables en México. A lo largo del año, hemos brindado atención médica a 46,237 pacientes, sumando un total de 184,948 servicios médicos. Nuestro compromiso con la prevención y el diagnóstico oportuno se refleja en las 158,852 pruebas de laboratorio y 12,134 estudios de gabinete realizados, incluyendo 4,084 mastografías para la detección temprana del cáncer de mama.

La innovación continúa siendo un pilar fundamental, reflejada en la operación del Vagón de Salud Visual, equipado con tecnología de punta para ofrecer atención oftalmológica integral, y del Vagón Quirófano, que fortalece nuestra capacidad para realizar cirugías de cataratas. Gracias a estas iniciativas, este año hemos logrado realizar 600 cirugías de catarata, entregar 15,033 anteojos y adaptar 1,419 auxiliares auditivos, mejorando de manera significativa la calidad de vida de nuestros pacientes.

Este año, además, se llevaron a cabo campañas de esterilización de animales, mediante las cuales se atendieron 1,400 mascotas, así como jornadas de desparasitación que beneficiaron a 7,000 animales, contribuyendo al bienestar comunitario y a la salud pública.

Además, en 2025, se logró la acreditación del Laboratorio Clínico por la Entidad Mexicana de Acreditación (EMA), así como la certificación en PALS y BLS otorgada por la American Heart Association, fortaleciendo nuestros estándares de calidad y la preparación del personal para la atención de emergencias.

Después de 12 años de implementación del programa social Doctor Vagón nuestro compromiso es continuar innovando nuestra atención médica, por lo que impulsaremos el desarrollo de nuevas pruebas y servicios para abordar las necesidades de cada una de las comunidades que atendemos.

- **Equipo de administración experimentado.** Contamos con un equipo de administración con amplia experiencia en la industria ferroviaria. Nuestros directivos tienen trabajando en promedio más de 23 años con nosotros (Alfredo Casar 26, Fernando López Guerra 22, Hugo Gómez 23, Francisco Jurado 27 y Claudia Abaunza 21 en promedio). Nuestro equipo directivo ha administrado nuestra empresa a través de diferentes ciclos económicos y ha mantenido indicadores financieros positivos y estables. Desde las fechas en las que nuestras concesiones fueron otorgadas, han implementado nuevas prácticas operativas y han desarrollado un programa de inversiones de capital disciplinado orientado a reducir los costos a largo plazo y mejorar la eficiencia operativa de nuestro negocio mediante la implementación de mejores prácticas operativas. El probado desempeño de nuestro equipo y su amplio conocimiento de la industria, le dan valor agregado a nuestro negocio. Este equipo ha logrado desarrollar y consolidar nuestra posición de liderazgo a través de un enfoque de mejora de nuestros servicios, operaciones, eficiencia, uso de equipos, seguridad y prevención de daños. La filosofía de nuestros directores pone especial énfasis en la contabilidad y en la implementación de

mecanismos efectivos de control. Como resultado de lo anterior, contamos con políticas financieras disciplinadas.

Nuestra Estrategia

Continuamos proporcionando valor a nuestros clientes mediante la oferta de servicios de transporte de manera segura, confiable, eficiente y sustentable mientras seguimos participando con un rol esencial en el crecimiento de las regiones en las que operamos. Uno de nuestros objetivos es convertirnos en la base de la cadena de abastecimiento de México, Texas y Florida. Para alcanzar estos objetivos planeamos implementar las siguientes estrategias:

- *Retener la Base de Clientes Actual.* Nuestra prioridad es continuar trabajando con los clientes a los que les prestamos servicio. Para ello, seguimos invirtiendo una gran cantidad de recursos en fuerza motriz, equipo de arrastre y en modernos proyectos de infraestructura diseñados para incrementar la eficiencia y confiabilidad del sistema. También hemos celebrado contratos de arrendamiento para obtener equipo adicional a fin de proporcionar los equipos especializados requeridos por clientes tales como: Cemex, PEMEX Logística, Ternium, De Acero, Constellation Brands, entre otros.
- *Mayores Ventas para los clientes.* A fin de aprovechar la participación que la Compañía tiene en los negocios de los clientes, hemos asignado importantes montos de inversión para incrementar la capacidad de nuestra red y expandir nuestras instalaciones con objeto de adaptarlas a los nuevos tráficos. Dentro de esta estrategia, invertimos en instalaciones de trasbordo de carga y centros de acopio a fin de convertir el movimiento de carga terrestre de autotransporte a ferroviario para aquellos clientes que necesiten servicios de puerta a puerta, al no contar con instalaciones ferroviarias. Asimismo, invertimos en la construcción, ampliación y rehabilitación de espuelas y vías públicas, así como en la construcción de terminales intermodales, de trasvase y automotrices. Esta estrategia está dirigida a incrementar nuestra participación en el transporte de mercancías de nuestros clientes basado en un entendimiento total de sus necesidades, derivado de un estudio de 360°.
- *Obtención de Nuevos clientes.* Con objeto de aumentar nuestra participación en el mercado hemos rediseñado las funciones de Inteligencia de Mercado, área que de manera periódica realiza estudios para cuantificar los volúmenes de producción, demanda y distribución de los diferentes mercados. Esto nos permitirá acercarnos a los jugadores claves, generando propuestas de valor agregado para los clientes que les permiten tener operaciones más eficientes y alcanzar ahorros importantes en sus costos logísticos y de transportación.

Énfasis estratégico en los siguientes temas:

- Propuestas de valor agregado basado en análisis de mercados de consumo.
- Incrementar y mejorar los niveles de satisfacción en el servicio enfocándose en la confiabilidad, seguridad y puntualidad.
- Invertir estratégicamente en proyectos para captar más mercado, de forma individualmente o en conjunto con nuestros clientes.
- Continuar con inversiones a niveles adecuados, a fin de mantener y modernizar equipos e instalaciones.

- Mantener y mejorar los niveles de servicio a los clientes, enfocados en los niveles de confiabilidad, seguridad y puntualidad respecto de sus servicios de transporte.
 - Aprovechar la relación con nuestros socios UP y con su aliado comercial BNSF, los dos ferrocarriles más grandes de Norteamérica, con la finalidad de tener acceso a mejores prácticas operativas de la industria de transporte ferroviario.
 - Conocer las necesidades específicas de nuestros clientes, con el propósito de hacer inversiones que le permitan a GMXT contar con las instalaciones y el Equipo Tractivo y de Arrastre, requeridos por el mercado para poder ofrecerles un servicio de clase mundial.
 - Adaptarse a las necesidades de mercado, para acceder a nuevos clientes que actualmente son atendidos por otros medios de transporte.
-
- Continuar fortaleciendo y mejorando nuestro sistema ferroviario. Nuestras inversiones de capital juegan un papel esencial para cumplir con la demanda de transporte de carga eficiente en las regiones en las que operamos. Tener la capacidad de transportar grandes cantidades de carga de forma confiable a costos bajos frente a otros medios de transporte, es el factor competitivo más determinante que tenemos. Podemos mejorar nuestra posición competitiva a través sinergias entre la inversión en vías y equipo ferroviario, así como el uso de tecnología de punta. Nuestras prioridades operativas y de inversión se enfocan en incrementar nuestra capacidad para manejar trenes más largos y pesados de manera segura y eficiente a través de vías férreas de alta calidad. Tenemos un plan para realizar inversiones de capital en nuestra red, por un monto aproximado de USD \$1.9 mil millones dólares para los siguientes 5 años. Este permitirá incrementar nuestra eficiencia operativa, mediante la expansión de nuestra capacidad con nuevos patios, terminales, ramales, dobles vías, libramientos (Celaya y Monterrey). Fortalecer los sistemas digitales de comunicación y control centralizado de tráfico ferroviario a lo largo de la red.
 - Inversiones recientes para capturar oportunidades de negocio incluyen, en Florida, la construcción de terminales de tren en los puertos de Miami y Everglades para crear una logística más eficiente de puerto a tren y así incrementar nuestra capacidad ante la expansión del Canal de Panamá. En Texas, hemos realizado inversiones importantes en el reemplazo de vía, rehabilitación de puentes y en la reconstrucción del Puente Internacional Ojinaga–Presidio. Estas inversiones buscan consolidar nuestra posición como operador de logística estratégico en el tráfico fronterizo y como un jugador clave en la industria de gas y petróleo en el este de Texas. Creemos que las constantes necesidades de inversiones para mejorar nuestra red, combinadas con nuestro enfoque de reducir nuestros costos operativos, nos permitirá tomar ventajas en el crecimiento potencial de los mercados en los que operamos, mejorar la seguridad y la competencia de nuestra red ferroviaria y dar valor agregado a nuestros clientes.
 - *Continuar proporcionando servicios seguros, confiables, eficientes y sustentables.* Nos esforzamos por seguir proporcionando servicios de transporte ferroviario de valor agregado que funcionen con los más altos estándares de seguridad, confiabilidad y eficiencia de forma sustentable. Estamos convencidos de que la excelencia en el servicio es la clave de nuestro crecimiento sostenido a largo plazo. El enfoque en nuestros clientes y seguridad sirve como la base para nuestro negocio. Nos basamos en las capacidades y eficiencias de nuestra red ferroviaria para cumplir con las demandas del mercado y otorgar servicios flexibles y responsables a una base más diversa de clientes. Como resultado, cada año realizamos importantes inversiones de capital para fortalecer y mejorar nuestra red en beneficio de nuestros clientes y de las comunidades a las que servimos. La mejora continua de nuestros procesos,

sistemas, infraestructura y equipo está dirigida a satisfacer las expectativas y necesidades de nuestros clientes. En el 2026 invertiremos \$8,981.3 millones en:

- Vía y Equipo: Riel y Durmiente, Puentes, Overhauls de Locomotoras y de Maquinaria de Vía, Equipo y Herramientas.
 - Patios y Terminales: Reconfiguración de Patios y ampliación de laderos.
 - Proyectos especiales: Programa de Seguridad Vial, Libramiento de Celaya y libramiento de Monterrey.
 - Adquisición de locomotoras
-
- *Impulso continuo de nuestra productividad y control de costos mediante nuestra red.* Creemos que una estructura eficiente en términos de costos es un elemento clave para crear un modelo de negocio sólido que nos permite fortalecer nuestros servicios para mejorar nuestros volúmenes y rentabilidad; en particular, durante ciclos económicos difíciles. Históricamente, hemos implementado iniciativas para mantener una estructura de costos competitiva. A partir de 2014, nuestros esfuerzos para mejorar nuestra productividad se enfocaron a manejar trenes consolidados, incrementar la velocidad de los trenes, reducir las órdenes de precaución, ajustar nuestros niveles de insumos y alinear nuestra capacidad con los requisitos de los clientes mayores en equipamiento incluyen el reemplazo de locomotoras de corriente directa (DC) con locomotoras de corriente alterna (AC), las cuales tienen mejor tracción, fuerza y mejores niveles de consumo de combustible. Al 31 de diciembre de 2025, las locomotoras AC representan más del 69% de la potencia tractiva total de GMXT. Esta estrategia nos permite acelerar el financiamiento de nuestras inversiones en nuestra red de vías ferroviarias. Tenemos la intención de seguir trabajando para ser más eficientes, fortalecer nuestra competitividad y mejorar nuestra rentabilidad mediante la implementación de iniciativas para el control de costos, mientras potenciamos nuestra experiencia y servicio de clase mundial.
-
- *Productividad laboral.* Nuestros 11,152 empleados son la fuerza que contribuye al desarrollo exitoso de nuestra Compañía. Creemos que el elemento clave para continuar creciendo es contar con su desarrollo personal y profesional. Reconocemos que el logro de objetivos a largo plazo es únicamente posible a través del talento humano, por lo cual es esencial que nuestra gente esté altamente calificada, motivada y alineada con nuestros valores. Consideramos que una fuerza laboral altamente capaz, flexible y colaboradora que brinde un servicio de excelencia reducirá nuestros costos laborales y nos permitirá alcanzar eficiencias. Planeamos continuar mejorando la productividad de nuestra fuerza laboral a través de programas más eficientes de capacitación y esquemas atractivos de compensación. En 2025 le proporcionamos a nuestros trabajadores más de 632,274 horas de capacitación. El compromiso de nuestros empleados es un elemento crucial para atraer nuevos clientes y mejorar las relaciones que tenemos con los clientes actuales. Nuestra gente se rige por la visión, propósito y valores principales de servir de manera eficiente y segura, y ayudar a la implementación de nuestra estrategia de largo plazo.

Emisiones de Certificados Bursátiles

GMXT tiene en circulación al amparo de un programa de Certificados Bursátiles de la siguiente manera:

- Con fecha 19 de septiembre de 2017 por un monto total de Ps.\$15,000,000,000.00 (quince mil millones de pesos 00/100 M.N.) una emisión de Certificados Bursátiles registrados en la Bolsa Mexicana de Valores, con la clave de cotización: "GMXT 17".

- Con fecha 23 de septiembre de 2019 se incrementó el monto total para llegar a Ps.\$25,000,000,000.00 (veinticinco mil millones de pesos 00/100 M.N.) realizando una emisión de Certificados Bursátiles registrados en la Bolsa Mexicana de Valores, con la clave de cotización: "GMXT 19".

Los Certificados Bursátiles emitidos al amparo del Programa mencionado, se encuentran inscritos con el No. No. 3507-4.15-2018-001 y 3507-4.15-2021-002-01, respectivamente en la sección de valores del Registro Nacional de Valores.

El 6 de marzo de 2018 se realizó la primera reapertura de la primera emisión de Certificados bursátiles adicionales GMXT 17, el monto de la reapertura fue por hasta \$5,000,000,000; con los recursos netos obtenidos de la colocación y tomando recursos de su tesorería la Entidad realizó el 12 de marzo de 2018 un prepago del crédito puente que tenía con BBVA Bancomer y Credit Suisse por la cantidad de US\$396,775 miles.

Las principales características de cada una de las emisiones son las siguientes:

	<u>Primera Emisión</u>	<u>Tercera Emisión</u>
	<u>GMXT 17 a tasa fija</u>	<u>GMXT 19 a tasa fija</u>
Monto	\$13,525 millones de pesos	\$6,075 millones de pesos
Tasa	7.99%	8.17%
Plazo	10 años	10 años

Adopción del régimen S.A.B.

En la asamblea general extraordinaria de accionistas celebrada el 23 de octubre de 2017 y con motivo de la Oferta Pública Inicial se acordó reformar los estatutos sociales de la Emisora con la finalidad de cumplir con las disposiciones aplicables a las sociedades anónimas bursátiles de conformidad con la Ley del Mercado de Valores, por lo tanto, se aprobó la adopción del régimen de Sociedad Anónima Bursátil.

El 9 de noviembre de 2017, GMXT anunció la colocación de su Oferta Pública Inicial (OPI) de acciones en la Bolsa Mexicana de Valores bajo el símbolo GMXT. La oferta consistió en una oferta pública global primaria de suscripción y pago de acciones y oferta pública global secundaria de venta de acciones.

El 27 de junio de 2025 en asamblea general extraordinaria de accionistas con un porcentaje de aprobación de 97.4133% del capital social de la sociedad se aprobó la cancelación de la inscripción de las acciones representativas del capital social de GMXT en el Registro Nacional de Valores y su listado en la Bolsa Mexicana de Valores.

El 23 de septiembre de 2025 se lanzó la oferta pública de adquisición hasta por 390,903,947 acciones a un precio de \$35.99 por acción. Al final de la oferta pública se recibieron cartas de aceptación por un total de 210,893,144 acciones, pagándose un monto de \$7,590,044,253 pesos.

El 15 de enero de 2026 la CNBV resolvió cancelar la inscripción de las acciones representativas del capital social de GMXT en el Registro Nacional de Valores ("RNV"). El Oficio de Cancelación ha sido formalmente notificado a la BMV y, en consecuencia, la BMV ha procedido a implementar los procesos administrativos y operativos para formalizar la cancelación de la inscripción y listado de las Acciones en dicha bolsa de valores. La cancelación de la inscripción de las Acciones en el RNV surtió efectos a partir del 15 de enero de 2026.

Conforme a lo requerido por la Ley del Mercado de Valores, GMXT constituyó el fideicomiso irrevocable de administración y pago número F/000320 con Grupo Bursátil Mexicano, S.A. de C.V., Casa de Bolsa, como fiduciario, con el fin de adquirir las acciones que no fueron adquiridas a través de la oferta pública de adquisición. A la fecha, el Fideicomiso de Pago se encuentra completamente fondeado.

El Fideicomiso de Pago estará vigente durante un periodo obligatorio que comienza el 15 de enero de 2026 y termina en lo primero que ocurra entre (i) el día inmediato siguiente a que se cumplan 6 (seis) meses calendario contados a partir de la Fecha de Inicio (es decir, el 16 de julio de 2026), o (ii) la fecha en que el Fiduciario haya adquirido, en su caso, la totalidad de las Acciones Remanentes y pagado a los titulares de dichas acciones el precio de compra correspondiente.

Fusión con ITF

El 1° de diciembre de 2017, se llevó a cabo la fusión de la Emisora, en su carácter de sociedad fusionante, con ITF, en su carácter de sociedad fusionada, subsistiendo la Emisora y extinguiéndose ITF. A partir de esa fecha, la Emisora adquirió y asumió incondicionalmente y a título universal, todos los activos y pasivos de ITF.

Fusión con ITM

El día 26 de abril de 2022, se llevó a cabo la fusión de la Emisora, en su carácter de sociedad fusionante, con ITM, en su carácter de sociedad fusionada, subsistiendo la Emisora y extinguiéndose ITM. A partir de esa fecha, la Emisora adquirió y asumió incondicionalmente a título universal, todos los activos y pasivos de ITM.

CNA- Comisión Nacional Antimonopolio (antes COFECE - Comisión Federal de Competencia Económica)

Con fecha 10 de septiembre de 2018 la CNA, por conducto de la Autoridad Investigadora, inició una investigación de oficio a fin de determinar si existían condiciones de competencia efectiva en el servicio público de transporte ferroviario de carga, de productos químicos y/o petroquímicos en rutas con origen y/o destino en la zona sur del estado de Veracruz, investigación identificada bajo el número de expediente DC-003-2018.

El 8 de octubre de 2018 se notificó a GMéxico el Oficio No. COFECE-AI-DGMR-2018-119 para que, en su carácter de tercero coadyuvante relacionado con el mercado que se investiga, proporcionara diversa información y documentos; posteriormente el 8 de noviembre de 2018, GMéxico presentó el escrito de desahogo al requerimiento ante la CNA, entregando la información y documentación solicitados por la misma.

El 21 de noviembre y el 11 de diciembre de 2018, se notificó a GMéxico los acuerdos mediante los cuales se reiteran ciertas preguntas para aclarar la información ya presentada. Es por lo anterior que el 29 de noviembre y 19 de diciembre de 2018, respectivamente, GMéxico presentó los escritos de desahogo a los requerimientos, aclarando la información y documentación solicitada.

El 21 de diciembre de 2018 y 7 de enero de 2019, GMéxico presentó escritos en alcance respecto al escrito presentado el 19 de diciembre ante la CNA, entregando la información y documentación requerida.

El día 14 de enero de 2019, se notificó a GMéxico el acuerdo mediante el cual se reiteran nuevamente ciertas preguntas para aclarar a la información ya presentada. Por lo anterior, GMéxico dio respuesta mediante escrito presentado el 22 de enero de 2019, aclarando la información y documentación solicitada.

El día primero de febrero de 2019 la CNA notificó a GMéxico un acuerdo mediante el cual se tuvo por desahogado en su totalidad el Oficio y se identifica como confidencial cierta información solicitada con tal carácter.

Después de varias actuaciones, el 27 de enero de 2020 se emitió la resolución del expediente misma que fue notificada a GMéxico el 4 de febrero del mismo año, mediante la cual la CNA determinó la ausencia de condiciones de competencia efectiva en 20 mercados relevantes.

GMéxico promovió una demanda de amparo indirecto ante los Juzgados de Distrito en Materia Administrativa, Especializados en Competencia Económica, en contra de la resolución emitida por el Pleno de la CNA en el expediente DC-003-2018, misma que ya fue admitida a trámite desde el día 6 de marzo de 2020, en todos sus términos y a la fecha el litigio se encuentra en trámite.

El 12 de agosto de 2020, GMéxico ofreció una prueba pericial en el juicio de amparo con la finalidad de demostrar la incorrecta metodología empleada por las autoridades responsables para determinar la ausencia de condiciones de competencia económica en los mercados relevantes.

Por lo anterior, con la finalidad de dar oportunidad de que se desahogue dicha prueba pericial, la audiencia constitucional que se encontraba fijada para el 8 de octubre de 2020, fue diferida para ser celebrada el día 25 de marzo de 2021.

Asimismo, la CNA solicitó se confirmara si las quejas promovieron algún medio de defensa en contra de los lineamientos generales que deben observarse para desarrollar los modelos de costos que se aplicarán para resolver los procedimientos suscitados dentro del Sistema Ferroviario Mexicano, respecto de lo dispuesto en los artículos 35, 36, 36 Bis y 47 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, publicados en el DOF el día 4 de febrero de 2020 y los acuerdos ARTF 163/2020 y ARTF 164/2020.

El acuerdo recaído a dicha solicitud se notificó a GMéxico el día 18 de febrero de 2021, en el que se requirió informar si efectivamente se había hecho valer algún medio de impugnación.

En cumplimiento a lo anterior, el día 3 de marzo de 2021, se presentó el escrito de desahogo al requerimiento formulado, en el que se hizo del conocimiento del Juez de Distrito que tanto Ferrosur como Ferromex efectivamente impugnaron los Acuerdos y Lineamientos de referencia ante el Tribunal Federal de Justicia Administrativa, mismos que se encuentran radicados bajo los expedientes número 17748/20-17-13-2 y 17767/20-17-02-4 respectivamente.

En atención a lo anterior, el Juez de Distrito requirió al Tribunal Federal de Justicia Administrativa para que remitiera copia certificada de las constancias que integran los juicios radicados bajo los expedientes número 17748/20-17-13-2 y 17767/20-17-02-4, respectivamente; requerimiento que fue desahogado el 16 de julio de 2021.

El 2 de julio de 2021 se rindió el informe justificado por parte de la autoridad. Posteriormente, el 4 de agosto del mismo año se tuvieron por ratificados los peritos de las partes.

La audiencia constitucional estaba fijada para el 9 de febrero de 2022, sin embargo, fue diferida para el 25 de marzo de 2022, debido a que aún no se ha desahogado la prueba pericial.

El 4 de abril de 2022, se tuvo por rendido el dictamen de la CNA. Nuevamente fue diferida la audiencia constitucional, en esta ocasión para el 15 de junio de 2022, pues se encuentra transcurriendo el plazo para que los peritos rindan su dictamen.

Los dictámenes periciales ya fueron ratificados y se le dio a GMEXICO un plazo para manifestarse sobre su contenido, mismo que venció el 14 de julio de 2022. Una vez más fue diferida la audiencia constitucional para el 17 de agosto de 2022,

De nuevo fue diferida la audiencia constitucional para el 13 de octubre de 2022.

Debido a que está pendiente la intervención del perito tercero, la audiencia constitucional otra vez fue diferida para el 18 de enero de 2023.

Corrió el plazo para manifestarnos del dictamen pericial del perito tercero sobre el cuestionario de tarifas. El plazo venció el 7 de febrero de 2023. La audiencia constitucional de nuevo se difirió para el 1° de marzo de 2023.

La audiencia se celebró el 1 de marzo de 2023 y el asunto aún se mantiene en etapa de sentencia.

El 28 de febrero de 2025, se notificó la sentencia del juicio, en la que el juez determinó sobreseer el procedimiento. Se presentó Recurso de Revisión el 12 de marzo de 2025 mismo que se admitió el 25 de marzo de 2025, por el Primer Tribunal Colegiado de Circuito en Materia Administrativa Especializado en Competencia Económica, Radiodifusión y Telecomunicaciones, bajo el número de expediente R.A. 78/2025.

El recurso de revisión se resolvió en el sentido de levantar el sobreseimiento dictado en la sentencia y mandar el expediente a la SCJN para que se pronuncie de los artículos de la ley impugnados.

Si la corte considera que los artículos son constitucionales, el asunto volverá al tribunal colegiado para resolver sobre los temas de legalidad.

El día 5 de febrero de 2026 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el EXTRACTO del dictamen preliminar del expediente IEBC-003-2023, emitido el 3 de febrero de 2026. En los siguientes días nos fue notificado dicho dictamen. Se está analizando la respuesta legal que se dará a la Autoridad, misma que vence a mediados de abril.

Comportamiento de la acción en el mercado

Presentamos el comportamiento de nuestra acción por los años 2025, 2024 y 2023.

Acciones Serie * única de GMXT:

Información Anual por los últimos 5 ejercicios

Anual	Pesos por acción Serie *			Volumen de operación de acciones Serie * (miles)	BMV		BIVA
	Máximo	Mínimo	Cierre		%		
2021	36.30	27.40	34.59	188,964	96.0%		4.0%
2022	44.53	31.99	37.88	199,285	95.3%		4.7%
2023	44.74	31.26	38.20	103,345	97.7%		2.3%
2024	41.40	29.12	32.56	128,438	97.7%		2.3%
2025	36.86	29.50	34.78	27,035	97.7%		2.3%

Trimestral	Pesos por acción Serie *			Volumen de operación de acciones Serie * (miles)	BMV		BIVA
	Máximo	Mínimo	Cierre		%		
1T24	40.50	35.84	36.47	11,470	99.8%		0.2%
2T24	41.40	35.01	36.66	7,780	97.5%		2.52%
3T24	37.99	32.00	34.05	103,500	94.0%		6.0%
4T24	34.73	29.12	32.56	5,690	98.3%		1.7%
1T25	35.88	30.52	32.60	10,895	99.8%		0.2%
2T25	36.86	29.50	31.62	9,331	97.5%		2.5%
3T25	35.69	31.11	35.69	4,849	94.0%		6.0%
4T25	35.99	31.75	34.78	1,962	98.3%		1.7%

Mensual	Pesos por acción Serie *			Volumen de operación de acciones Serie * (miles)	BMV		BIVA
	Máximo	Mínimo	Cierre		%		
Octubre 25	35.99	33.25	34.10	1,890	97.3%		2.7%
Noviembre 25	34.49	31.75	34.49	53	97.3%		2.7%
Diciembre 25	35.00	32.50	34.78	19	97.3%		2.7%
Enero 26	34.78	33.50	34.10	22	97.3%		2.7%

Factores de riesgo:

FACTORES DE RIESGO

Riesgos relacionados con nuestro negocio y la industria

Nuestro negocio depende, en cierta medida, de nuestras ventajas competitivas frente a los auto transportistas y a otros prestadores de servicios de transporte.

Una parte importante de nuestra estrategia de crecimiento se basa en que los usuarios del autotransporte utilicen el transporte ferroviario. No podemos asegurar que tengamos éxito en lograr contar con más clientes que utilicen nuestros servicios en lugar de utilizar los servicios de la industria de autotransporte. En caso de que la industria ferroviaria no pueda mantener su ventaja competitiva frente a la industria de autotransporte, nuestros resultados podrían verse afectados. Asimismo, otros factores de riesgo para nuestra competitividad son la optimización de la calidad en los servicios prestados por las empresas de autotransporte y la implementación e interpretación regulatoria de disposiciones resultantes de Tratados Comerciales a favor del autotransporte.

La acción de los reguladores en materia de competencia económica y ferroviaria podría limitar nuestros derechos de exclusividad, nuestra capacidad de establecer tarifas y nuestra eficiencia operativa.

Conforme a nuestros títulos de concesión, contamos con derechos de exclusividad, para prestar servicios ferroviarios en los territorios comprendidos en nuestra red, sujeto a ciertos derechos de paso. Asimismo, contamos con el derecho de establecer libremente las tarifas por dichos servicios.

Debemos contar con la capacidad para manejar fluctuaciones en la demanda de nuestros servicios.

En caso de existir una demanda mayor a la capacidad de nuestra red ferroviaria podríamos experimentar dificultades con nuestra red, incluyendo congestiones y reducciones de velocidad que podrían afectar el nivel de servicio que le prestamos a nuestros clientes. A pesar de que constantemente buscamos mejorar nuestro plan de transporte, incrementar nuestra capacidad, mejorar nuestras operaciones y nuestra capacidad para responder a los incrementos en la demanda de los servicios que ofrecemos, no podemos asegurar que estas medidas pudieran contrarrestar los efectos del exceso de demanda que pudiera surgir por la insuficiencia de nuestra capacidad planeada.

Podríamos experimentar otras dificultades respecto de nuestras operaciones o servicios relacionadas con la capacidad de nuestra red, con incrementos o disminuciones significativos inesperados de la demanda de nuestros servicios (respecto de clientes de una región específica o clientes que transporten determinados bienes), mayores actividades de pasajeros, redes ferroviarias de alta velocidad, faltantes en locomotoras o de tripulación, cambios en la regulación en relación con el destino y qué tan rápido se puede transportar mercancía o mantener rutas, así como otros sucesos que pudieran tener un efecto negativo adverso en nuestra eficiencia operacional, pudiendo causar una afectación negativa material en el resultado de nuestras operaciones, situación financiera y liquidez. En caso de que existan reducciones significativas en la demanda de nuestros servicios ferroviarios, respecto de uno o más tipos de los segmentos que transportamos, podríamos experimentar incrementos en los costos relacionados con nuestras operaciones, incluyendo costos de operación por unidad, costos de almacenamiento de locomotoras, unidades de arrastre y otros equipos, así como ajustes en nuestra fuerza laboral y otras actividades relacionadas, lo cual podría afectar de manera negativa nuestras operaciones, situación financiera y liquidez.

FEC obtiene rentas diarias por el uso de su vía y su equipo de flota intermodal basadas en el uso de otros equipos de ferrocarriles o proveedores de servicios de transporte. La falta de crecimiento económico acelerado en Estados Unidos, la obsolescencia de los equipos, la reducción de la demanda de automóviles y de movimiento en el segmento intermodal del FEC, y los esfuerzos de otros proveedores de transporte para mejorar las prácticas de utilización del equipo podría afectar la utilización y rentas diarias de los equipos del FEC y tener un efecto negativo en su fluidez operativa, conduciendo al deterioro del servicio, de la utilización de los activos y de la eficiencia general.

Nuestras concesiones podrían ser revocadas o terminadas bajo ciertos supuestos, impidiendo que continuemos operando nuestra red ferroviaria y teniendo como resultado un efecto significativo adverso en nuestros resultados, situación financiera y liquidez.

En México, operamos con base en cinco concesiones que nos ha otorgado el Gobierno Federal. Nuestras concesiones nos dan el derecho exclusivo para prestar servicios de transporte de carga a través de nuestra red ferroviaria por periodos de 58 años en la vía general de comunicación del “Sureste”, 57 años y 9 meses en la vía general de comunicación “Pacífico–

Norte”, 30 años en las vías cortas “Ojinaga–Topolobampo” y “Oaxaca y Sur” y 18 años en la vía general de comunicación “Nacozari”, todos contados a partir de la fecha de otorgamiento de las concesiones correspondientes, sujeto al cumplimiento de ciertas obligaciones. Las vigencias originales de las concesiones son renovables, sujeto a ciertas condiciones, por periodos de hasta 50 años adicionales. La SICT y la ATTRAPI, las cuales son principalmente responsables de regular los servicios de transporte ferroviario en México, tienen poderes amplios para monitorear el cumplimiento de las concesiones y de los estándares de eficiencia y seguridad bajo dichas concesiones, y podrían requerirnos el de proporcionar cualquier tipo de información técnica, jurídica, administrativa y financiera de tiempo en tiempo; la ATTRAPI podría modificar estos estándares obligatorios. La ATTRAPI les da tratamiento confidencial a nuestros planes de negocios.

Nuestras concesiones podrían ser revocadas o terminadas, total o parcialmente, por el Gobierno Federal en caso de que se actualicen ciertos supuestos contenidos en la legislación aplicable y en los títulos de concesión correspondientes. Asimismo, la SICT podría revocar nuestras concesiones si somos sancionados en tres ocasiones distintas como resultado de cualquiera de los siguientes supuestos: (i) si restringimos la capacidad de otros operadores ferroviarios mexicanos para usar nuestras vías, (ii) si interrumpimos, sin justificación, las operaciones de nuestras vías ferroviarias o cobramos tarifas mayores a las que se encuentran registradas con la ATTRAPI, (iii) si no realizamos pagos de daños causados por nuestras operaciones, (iv) si incumplimos con las disposiciones contenidas en la LRSF, sus reglamentos o el título de concesión correspondiente, (v) si no realizamos las inversiones de capital señaladas en el plan de negocios presentado ante la SICT, o (vi) si no mantenemos las fianzas, pólizas de seguro y demás garantías señaladas en la LRSF y demás legislación aplicable. Nuestras concesiones podrían ser revocadas automáticamente si el concesionario correspondiente cambia de nacionalidad o cede o grava el título de concesión, o si existe un cambio de control de la concesionaria sin la previa autorización de la SICT.

Asimismo, el Gobierno Federal puede rescatar una concesión en cualquier momento en términos de la legislación aplicable por causas de interés público. Nuestras concesiones también podrían darse por terminadas por la SICT si renunciamos a nuestros derechos bajo los títulos de concesión, por causas de interés público, en caso de liquidación o en caso de concurso mercantil o quiebra.

En caso de que alguna concesión sea revocada por causas atribuibles a nosotros no recibiríamos compensación alguna y todo interés que tuviéramos en la red ferroviaria, incluyendo activos fijos amparados bajo el título de concesión correspondiente, así como cualquier mejora realizada, se convertirían en propiedad del Gobierno Federal. En caso de revocación o terminación de alguna concesión ferroviaria, no podríamos seguir operando la red correspondiente. De conformidad con la legislación aplicable, en caso de terminación por alguna causa que no sea atribuible a nosotros, el Gobierno Federal tendría que compensarnos por daños y perjuicios. Sin embargo, no podemos asegurar que recibiríamos dichas cantidades a tiempo o que las mismas fueran equivalentes a nuestra inversión en la concesión y a los daños y perjuicios que pudiéramos sufrir. En virtud de lo anterior, cualquier revocación total o parcial de nuestras concesiones pudiera tener un resultado significativo adverso en nuestros resultados, situación financiera y liquidez, incluyendo nuestra capacidad para pagar nuestras deudas.

Por otra parte, al vencimiento de los periodos de exclusividad de nuestras concesiones, la SICT podría otorgar concesiones adicionales respecto de nuestras líneas férreas. Por ejemplo, el periodo de exclusividad de nuestra línea corta de Nogales–Nacozari expiró recientemente. En términos de la regulación actual no resulta claro la manera en que una nueva concesión sobre la misma línea férrea podría ser otorgada ni los derechos y obligaciones de los potenciales

concesionarios. El otorgamiento de otra concesión sobre nuestras líneas férreas podría impedirnos operarlas de manera eficiente. En consecuencia, cualquier concesión adicional sobre nuestras líneas férreas al vencimiento del periodo de exclusividad respectivo podría tener un efecto significativo adverso en nuestros resultados de operaciones, condición financiera y liquidez, incluyendo nuestra habilidad para pagar deuda.

Ver la sección “Concesiones Ferroviarias y Regulación Aplicable en México – LRSF” para una descripción más detallada sobre las causas de terminación o revocación de nuestras concesiones.

Nuestro contrato de arrendamiento para la Línea Férrea Sur Oriente en Texas se encuentra sujeto a ciertas circunstancias que podría impedirnos operar dicha línea férrea y podría tener un efecto adverso sobre nuestras operaciones.

Operamos en el estado de Texas al amparo de un contrato de arrendamiento con el estado de Texas celebrado el 31 de enero de 2001. Nuestro arrendamiento nos otorga derechos exclusivos para prestar servicios de transporte ferroviario por un periodo inicial de 40 años, con un derecho a cinco opciones de renovación que deberán ser de 10 años cada una.

Nuestro contrato de arrendamiento podría terminarse, total o en parte, por el estado de Texas al no cumplirse ciertos supuestos previstos en el contrato de arrendamiento, incluyendo, pero no limitando, la falta de pago de la renta o el incumplimiento de cualquier otra obligación prevista en el mismo, y ciertos supuestos de quiebra, para los cuales, en ciertos casos, se prevé un periodo de cura. Adicionalmente, nuestro contrato de arrendamiento podría terminar como resultado de la nacionalización o expropiación de la Línea Férrea Sur Oriente.

Si cualquier arrendamiento se da por terminado como consecuencia de algún evento atribuible a nosotros, seremos responsables del pago de ciertas comisiones y nuestra participación en la Línea Férrea Sur Oriente y en todos los demás accesorios cubiertos por el contrato de arrendamiento, así como cualquier mejora realizada a la misma, se revertirán al estado de Texas. En consecuencia, la terminación total o parcial de nuestro arrendamiento podría tener un efecto significativo adverso en nuestros resultados de operaciones, condición financiera y liquidez, incluyendo nuestra habilidad para pagar deuda.

El Gobierno Federal tiene la facultad de requisar o rescatar las concesiones o de imponer modalidades en nuestros servicios.

El Gobierno Federal de México está facultado para llevar a cabo la requisa de nuestra red ferroviaria (y los equipos ferroviarios y bienes relacionados), los que son considerados como vías generales de comunicación explotadas por nosotros, en caso de desastre natural, de guerra, de grave alteración al orden público o cuando se prevea algún peligro inminente para la seguridad nacional, la paz interior del país o la economía nacional, pagando los daños y perjuicios que la requisa cause a su valor real (excepto en el caso de guerra internacional). La Ley General de Bienes Nacionales señala que las concesiones pueden ser rescatadas por causa de utilidad, interés público o de seguridad nacional, mediante el pago de una indemnización. Asimismo, el Gobierno Federal, a través de la SICT, para atender necesidades derivadas de caso fortuito o de fuerza mayor, puede imponer modalidades en la operación y explotación de las vías férreas y del servicio público de transporte ferroviario, contra el pago de una indemnización o contraprestación, según sea el caso. No podemos asegurar que, en los casos citados, la indemnización a recibir sea la necesaria para resarcir los daños y perjuicios sufridos, ni que la indemnización será pagada en un plazo adecuado. En cualquiera de los casos citados, nuestras operaciones y resultados podrían verse afectados en forma adversa y significativa y podríamos no contar con

recursos suficientes para cumplir con nuestras obligaciones, incluyendo sus obligaciones respecto de los certificados bursátiles.

Se podrían establecer restricciones, condiciones y contraprestaciones en relación con las tarifas que cobramos en México.

De conformidad con nuestras concesiones y la ley mexicana, podemos establecer tarifas libremente, en términos que permitan la prestación de los servicios en condiciones satisfactorias de calidad, eficiencia, competitividad, seguridad y permanencia, a menos que el Gobierno Federal determine que no existen condiciones de competencia efectiva en el mercado ferroviario en México. Asimismo, las tarifas tienen que ser las mismas para los usuarios en igualdad de condiciones para servicios comparables y no se pueden aplicar en forma discriminatoria. Tenemos obligación de registrar nuestras tarifas con la ATTRAPI excepto aquellas tarifas que sean pactadas mutuamente entre nosotros y los usuarios, las cuales deberán estar disponibles en todo momento a petición de la ATTRAPI.

De conformidad con el artículo 47 de la LRSF, la Agencia debe establecer bases de regulación tarifaria, por su propio derecho o mediante la solicitud que realice una parte afectada, garantizando en todo momento la eficiencia del servicio si la CNA determina que no existen condiciones de competencia efectiva en la industria ferroviaria en México.

Contamos con derechos de propiedad y activos limitados para operar nuestras concesiones en México

De conformidad con nuestros títulos de concesión en México, contamos con el derecho para operar nuestras líneas ferroviarias, pero no somos propietarios de los terrenos, vías, instalaciones o estructuras asociadas que son necesarias para operar nuestra red ferroviaria. En caso de terminación, revocación o rescate de nuestras concesiones, el Gobierno Federal controlaría y administraría los activos del dominio público necesarios para la operación de nuestras vías ferroviarias. Sin embargo, podríamos seguir manteniendo la propiedad de cualesquiera otros bienes que no estén amparados por nuestras concesiones, incluyendo locomotoras, y equipo de arrastre. En caso de terminación anticipada o de revocación, total o parcial, de nuestras concesiones, el Gobierno Federal tendría el derecho de obligarnos a arrendarle activos relacionados con la prestación de servicios ferroviarios durante un plazo de, al menos, un año, en el entendido que dicho plazo sería renovado automáticamente por periodos adicionales de un año hasta cumplir cinco años. El monto de la renta sería determinado por expertos independientes designados por nosotros y por el Gobierno Federal. El Gobierno Federal deberá ejercer este derecho dentro de un plazo de cuatro meses contados a partir de la fecha de la revocación o terminación de la concesión. Asimismo, el Gobierno Federal tendría el derecho de preferencia respecto de ciertas transferencias de equipos que hubiéramos realizado dentro de un plazo de 90 días contados a partir de la fecha de revocación de la concesión.

Nuestra estrategia de negocios, operaciones y crecimiento dependen de contratos celebrados con otros concesionarios de vías ferroviarias y con terceros.

La operación de nuestra red ferroviaria y nuestro crecimiento y planes de expansión dependen en gran medida de los contratos que celebremos con otros concesionarios y con terceros, incluyendo acuerdos de coinversión y otras alianzas estratégicas, así como de contratos para pasar puntos de intercambio u otorgar, derechos de paso y derechos de arrastre y contratos de publicidad celebrados con otros concesionarios y con terceros que nos permiten intercambiar tráfico y utilizar vías de las cuales no somos concesionarios.

Nuestra capacidad para prestar servicios ferroviarios completos a nuestros clientes depende en gran medida de nuestra capacidad para mantener dichos contratos y del cumplimiento de nuestras obligaciones al amparo de esos contratos. Por ejemplo, nuestra capacidad para operar puntos de intercambio depende de nuestra alianza estratégica con Union Pacific y BNSF para contar con tecnología ferroviaria y logística y sistemas operativos. En caso de terminación o falta de renovación de estos contratos, nuestros resultados, situación financiera y liquidez podrían verse afectados de manera adversa y significativa.

Debido a la naturaleza integrada de la infraestructura de la industria de transporte de carga en México, también dependemos en gran medida de la solidez financiera y eficiencia de otras vías ferroviarias con las que colaboramos y de otras empresas que operan puertos marítimos, trenes de pasajeros y otros operadores ferroviarios que se interconectan con nuestra red. No podemos asegurar que no sufriremos afectaciones si dichas empresas sufren dificultades operativas o financieras. Las interrupciones considerables y prolongadas de los servicios prestados por dichas empresas, podría tener un efecto adverso significativo en nuestros resultados operativos, situación financiera y liquidez.

Nuestro socio estratégico Union Pacific ejerce una influencia significativa sobre nuestra subsidiaria Ferromex.

Nuestro socio estratégico Union Pacific es propietario a través de Mexican Pacific, LLC, del 26% de las acciones representativas del capital social de GFM (sociedad que, a su vez, es propietaria del 99.99% de las acciones representativas del capital social de Ferromex). El 13 de junio de 1997, Union Pacific, nosotros y otras partes interesadas, celebramos el Convenio entre Accionistas de Ferromex, el cual regula los derechos y obligaciones de los accionistas de GFM. Como resultado de la celebración del Convenio entre Accionistas de Ferromex, Union Pacific tiene y continuará teniendo la facultad de influenciar el resultado de sustancialmente todas las decisiones relevantes que sean sometidas a voto de los accionistas y del consejo de administración de GFM, por lo que tiene influencia significativa sobre el negocio, políticas y operaciones de GFM (e indirectamente sobre Ferromex). Entre otros derechos, Union Pacific puede determinar (i) la designación de tres de los miembros del consejo de administración de GFM e, indirectamente, las determinaciones de nuestro consejo respecto de las políticas y conducción del negocio de GFM, (ii) la compensación de los consejeros de GFM, (iii) aumentos de capital social de GFM, (iv) la contratación de deuda por GFM por montos mayores a ciertas cantidades, (v) el pago de dividendos de GFM a sus accionistas, (vi) la aprobación del presupuesto anual de inversiones de GFM, (vii) la aprobación de la enajenación de ciertos activos e inversiones en proyectos de GFM, (viii) la aprobación de adquisiciones por GFM por montos mayores a ciertas cantidades, (ix) la aprobación de políticas laborales relacionadas con sueldos de los empleados de GFM, (x) el otorgamiento de derechos de paso, de arrastre y otros derechos relacionados con la concesión de Ferromex, y (xi) la venta de acciones de subsidiarias.

El Convenio entre Accionistas Ferromex también incluye limitaciones respecto de la transferencia de y la creación de gravámenes sobre las acciones de GFM, así como mecanismos de solución de desacuerdos. Union Pacific está facultado para instruir a GFM a que adopte medidas que podrían ser contrarias a sus intereses y, en ciertos casos, Union Pacific podría vetar resoluciones y la realización de actos relacionados con GFM y sus subsidiarias o causar que se ejecuten acciones distintas a las pactadas. Asimismo, la enajenación de las acciones de Union Pacific en GFM o la percepción de que dicha venta pudiera ocurrir, podría tener un efecto significativo adverso sobre nuestros resultados, situación financiera, y liquidez.

Nuestras operaciones en México se encuentran sujetas a ciertos derechos de paso, de vía y de arrastre y a cierto contrato relacionado con derechos de tráfico interlineales celebrado con otra compañía concesionaria.

En términos de nuestros títulos de concesión en México, estamos obligados a otorgar derechos de paso (de corta y larga distancia) a CPKC, así como derechos exclusivos para prestar servicios de transporte de carga en las vías que corren de la Ciudad de México a Laredo, Texas y otras vías concesionadas. De conformidad con la ley aplicable, CPKC también debe otorgar a Ferromex derechos de paso en sus vías. Las tarifas para el uso de las vías después del 1 de enero de 2009 fueron acordadas entre CPKC y Ferromex de conformidad con un convenio de derechos de paso celebrado el 9 de febrero de 2010.

Para mantenernos competitivos como prestadores de transporte terrestre de carga, continuamente realizamos inversiones para mejorar nuestra infraestructura, sistemas y equipo ferroviario, que nos permiten reducir nuestros costos de operación. Nuestras metas de reducción de costos y eficiencias operativas planeadas se pueden ver afectadas por cambios en la logística de compra, variaciones en el mercado, y/o adquisiciones significativas, teniendo un efecto negativo adverso en nuestros resultados, operación, situación financiera y liquidez.

El incremento en los precios de los combustibles y/o la falta de disponibilidad pueden afectar igualmente nuestra operación, situación financiera y liquidez.

El gasto en combustibles representa una parte significativa de nuestros costos operativos. Durante el año 2025, el gasto en diésel representó el 30% de nuestros gastos operativos. Los precios del diésel podrían estar sujetos a variaciones importantes y un incremento significativo se traduciría en un efecto adverso a nuestros resultados de operación. La disponibilidad de combustible puede verse afectada por una disminución en la capacidad de refinación nacional, por afectaciones en la cadena de suministro, por la falta de permisos de importación de Diesel, por un incremento mundial de la demanda de combustibles, o por factores políticos y económicos internacionales. Una reducción significativa de la disponibilidad del combustible incrementaría los precios y podría impactar nuestra capacidad de prestar los servicios de transporte a los niveles actuales. A pesar de que tenemos la capacidad de trasladar a nuestros clientes una porción de la variación de los precios en combustible, no podemos asegurar que siempre tendremos la capacidad de incrementar los precios, ya que necesitamos mantenernos competitivos en el mercado.

Actualmente satisfacemos nuestras necesidades de combustible mediante la diversificación de la compra a proveedores, nacionales e internacionales, con el objetivo de mejorar el precio y garantizar (en la medida de lo posible) la disponibilidad del mismo. Contamos con un total de 12 proveedores de diésel al cierre del 2025. Importamos el 28% de nuestro consumo. El contrato con Pemex Transformación Industrial representa el 31% de nuestro consumo. El 41% restante lo surtimos con Distribuidores Nacionales facultados para comercialización legal en México.

Los gastos en combustible representaron aproximadamente el 15% de los costos operativos del FEC durante el año 2025. El precio de los combustibles en los Estados Unidos se encuentra significativamente influenciado por disponibilidad en el mercado, logística de distribución, decisiones políticas y/o legislativas (nacionales e internacionales), las cuales podrían afectar nuestra capacidad trasladar la variación afectando nuestros costos. Una afectación severa al suministro de combustible podría afectar de manera adversa y significativa nuestra operación, situación financiera y liquidez.

Los gastos en combustible representaron aproximadamente el 16% de los costos operativos del FEC durante el año que terminó el 31 de diciembre de 2025. El precio y la disponibilidad de combustibles en los Estados Unidos también se encuentran influenciados significativamente por las circunstancias políticas y económicas internacionales.

Asimismo, las condiciones futuras de mercado, las decisiones legislativas y/o regulatorias podrían afectar nuestra capacidad de recuperar o trasladar al mercado el impacto negativo en los costos relacionados con el consumo de diésel. En caso de una afectación severa al suministro de combustible derivado de escasez, situaciones políticas, afectaciones a las importaciones de petróleo, fenómenos meteorológicos, guerras, o por cualquier otro motivo, los precios de los combustibles podrían incrementar, lo cual podría afectar de manera adversa y significativa nuestras operaciones, situación financiera y liquidez.

Competimos con otros transportistas ferroviarios y con otros prestadores de servicios de transporte, nuestra falta de capacidad para hacerlo de manera eficaz podría afectar negativamente nuestras operaciones, situación financiera o liquidez.

Operamos en un mercado altamente competitivo. Competimos con otros prestadores de servicios de transporte ferroviario, autotransportistas, transportistas marítimos, barcas y ductos en relación con tiempo de tránsito, precios y la calidad y confiabilidad de nuestro servicio. Dependiendo del tipo de mercado, enfrentamos competencia intermodal, intra-modal y/o de productos y geográfica. Nuestra capacidad para responder a las presiones competitivas mediante la reducción de tarifas sin afectar nuestros márgenes y resultados de operación dependerá, entre otras cosas, de nuestra capacidad para reducir nuestros costos operativos. La falta de capacidad para responder a las presiones de la competencia de manera expedita, particularmente a las presiones tarifarias, podrían afectar nuestras operaciones, situación financiera y liquidez.

La industria ferroviaria en México y en Estados Unidos está dominada por un número reducido de agentes de gran escala. En caso de que exista una mayor consolidación en los mercados ferroviarios de México y de Estados Unidos, podríamos dejar de tener acceso a puntos de entrada eficientes y ciertas rutas que han estado disponibles históricamente.

Los competidores que operan negocios de autotransporte, así como de transporte marítimo, pueden utilizar vías o derechos de paso públicos, los cuales requieren inversiones de capital y gastos de mantenimiento sustancialmente menores a los que requiere la industria ferroviaria, lo cual les brinda la opción de tener rutas más frecuentes, flexibles y competitivas. Las presiones competitivas, la reducción de márgenes de utilidad por presiones del mercado, los gastos para mejorar la calidad de métodos de transporte alterno en las zonas en las que operamos, o los cambios en la legislación que puedan crear incentivos a la industria del autotransporte (tamaño de los vehículos) y menores restricciones de peso, podrían afectar las tarifas, nuestras operaciones, así como nuestra situación financiera y liquidez. CPKC, una de las concesionarias de vías férreas en México también representa una alternativa para transportación de bienes al mercado norteamericano y algunas ciudades de México que son atendidas por ambas compañías.

Además de la competencia de tarifas, también enfrentamos competencia respecto de tiempos, calidad y confiabilidad en el servicio de transporte. En caso de no poder prestar el nivel de servicio requerido por nuestros clientes, podríamos perder participación de mercado. Ver la sección de “Descripción del negocio ? Competencia” de este reporte.

Nuestras oportunidades de crecimiento mediante la obtención de nuevas concesiones, adquisiciones, fusiones o alianzas podrían verse limitadas por nuestra competencia, por dificultades de integración y por las leyes en materia de competencia económica.

El mercado de concesiones en México es altamente competitivo. Competimos con empresas mexicanas y extranjeras por conseguir concesiones ferroviarias. Podríamos llevar a cabo adquisiciones de vías ferroviarias en el futuro y podríamos participar en licitaciones públicas para la adjudicación de concesiones nuevas. No sabemos si seremos capaces de consumir dichas adquisiciones o integrarlas exitosamente a nuestras operaciones debido a ciertas restricciones en materia de competencia económica en México.

La capacidad para crecer exitosamente mediante adquisiciones y adjudicaciones de nuevas concesiones depende de nuestra capacidad para identificar, negociar, consumir e integrar proyectos adecuados, así como de la capacidad para obtener el financiamiento necesario. Dichos esfuerzos podrían ser costosos y tomar tiempo, afectar nuestras operaciones cotidianas y distraer recursos administrativos. Si no somos capaces de integrar de manera efectiva cualquier negocio adquirido podríamos vernos afectados de forma adversa. Asimismo, algunos de nuestros competidores podrían tener acceso a mejores fuentes de capital y de financiamiento que pudieran darles ventajas competitivas en licitaciones públicas.

El Gobierno Federal podría enfrentar algún déficit presupuestario que evitara que se construyan nuevas obras de infraestructura y se liciten nuevas concesiones ferroviarias, lo cual podría afectar el crecimiento de nuestro negocio. Asimismo, es posible que no logremos obtener nuevas concesiones si el Gobierno Federal decide dejar de adjudicar concesiones debido a temas presupuestarios o de política o al uso de mecanismos alternos de financiamiento.

Dependencia de ciertos proveedores clave.

En el caso del combustible, estamos sujetos a las restricciones del mercado de hidrocarburos nacional como resultado de la política energética del país.

Para los materiales y servicios requeridos existe un número limitado de proveedores ferroviarios, como son locomotoras, fijaciones, riel, durmientes, mantenimiento, etc. La naturaleza del negocio exige para los proveedores fuertes inversiones de capital, alto grado de especialización, sofisticación técnica, apego a regulación y normativa (nacional e internacional) lo cual limita la disponibilidad de entrada para nuevos proveedores.

En virtud de lo anterior, si cualquiera de nuestros proveedores claves experimenta escasez, dificultades financieras, etc, podríamos experimentar retos importantes para la sustitución e incrementos en nuestros costos. La disponibilidad de materiales, servicios y equipo ferroviario es fundamental para nuestra operación, por lo que cualquiera de los retos antes descritos podría afectar de manera negativa nuestros resultados de operación, situación financiera, y liquidez.

Competimos con otros ferrocarriles e industrias para la disponibilidad de servicios y materias primas utilizadas para nuestra operación ferroviaria. Como ejemplo: adquirimos riel de empresas como Sumitomo, Steel Dynamics y Rocky Mountain Steel. Dentro de la industria acerera el riel compite en rentabilidad con la producción de vigas y/o materiales de construcción lo cual encarece el precio.

Cambios significativos en el mercado, baja disponibilidad de materia prima, restricciones logísticas son algunas razones para que nuestros proveedores incrementen sus precios o restrinjan su capacidad, lo que podría afectar negativamente nuestra operación, situación financiera, y liquidez.

Una porción importante de nuestros ingresos deriva del transporte de bienes a y desde mercados internacionales.

A pesar de que los principales ingresos de nuestras operaciones derivan de la prestación de servicios de transporte en México, Florida y Texas, una porción importante de nuestros ingresos depende de las importaciones y exportaciones de bienes y productos terminados a y desde las regiones en las que operamos, incluyendo Asia, Latinoamérica y Europa. En caso de interrupciones recurrentes o sostenidas al comercio internacional, nuestros clientes y otras personas que regularmente dependen de servicios de transporte ferroviario en México podrían verse perjudicados, teniendo como resultado una posible afectación a nuestras operaciones, situación financiera y liquidez. Asimismo, los cambios en las políticas gubernamentales mexicanas y extranjeras en relación con los bienes que transportamos podrían afectar nuestros servicios. Por ejemplo, los cambios de la ley mexicana y extranjera respecto de las tarifas de productos de agricultura o subsidios podrían afectar la demanda de granos, lo que también podría afectar la demanda de nuestros servicios.

Cualquiera de los siguientes supuestos podría tener como resultado una interrupción significativa y constante del comercio con Estados Unidos y Asia: afectación a la seguridad del comercio y negocios internacionales, el impacto adverso de nuevas leyes, reglamentos y regulaciones o la interpretación de las mismas por parte de entes regulatorios, incluyendo autoridades fiscales, que pudieran afectar los negocios de nuestros clientes en otros países, cualquier suceso económico adverso relevante, tales como periodos prolongados de alta inflación, afectaciones al sector bancario o mercados bursátiles de otros países y cambios significativos en la valuación de divisas de otros países que pudieran afectar el costo o valor de importaciones y exportaciones, cambios en los patrones de comercio internacional que puedan afectar de manera negativa los mercados de importación y exportación y una reducción material de la inversión extranjera directa en esos países.

La industria del transporte es altamente cíclica.

Nuestras operaciones podrían verse afectadas negativamente por cambios en las condiciones económicas de las industrias y áreas geográficas que producen y consumen la mercancía que transportamos. La fortaleza o debilidad relativa de las economías de Estados Unidos y México afecta a los negocios a los que servimos. Una disminución significativa y sostenida de los precios del crudo podría afectar negativamente al transporte de petróleo crudo por ferrocarril a la región del Golfo de Estados Unidos, así como afectar negativamente los volúmenes ferroviarios relacionados con equipos y otros materiales que apoyan la producción de crudo. Los cambios negativos prolongados en las condiciones económicas internas y mundiales o las perturbaciones de uno o ambos mercados financieros y de crédito, incluida la disponibilidad de financiamiento a corto y largo plazo, podrían afectarnos, así como a los productores y consumidores de los productos que transportamos y puede tener un efecto adverso significativo en nuestros estados financieros consolidados.

La industria del transporte es altamente cíclica y generalmente es un reflejo de los ciclos de la economía mundial. Además del impacto de las condiciones económicas generales en los mercados de transporte, existen varios factores en cada mercado particular que podrían afectar nuestros resultados operativos. Asimismo, algunos de los productos que

transportamos han tenido históricamente patrones de precios cíclicos y dichos patrones se han visto afectados por el panorama económico, por la capacidad de la industria y por la demanda. No podemos asegurar que los precios y la demanda de estos productos no vayan a disminuir en el futuro, afectando de manera negativa esas industrias, lo que podría tener como resultado una afectación negativa en la demanda de nuestros servicios y, por consecuencia, nuestra situación financiera.

En caso de que existan condiciones económicas adversas a nivel mundial o local, o en caso de afectaciones a los mercados financieros y crediticios, los productores y consumidores de los bienes que transportamos podrían verse afectados de manera negativa, lo que podría afectar de manera adversa nuestra liquidez, operaciones y situación financiera. Los retrocesos en la industria manufacturera, la economía mundial y el comercio internacional podrían tener como resultado una disminución de nuestros ingresos.

En caso de surgir condiciones económicas adversas, es posible que no sólo existan afectaciones a nuestros ingresos como resultado de una reducción en la demanda de los bienes que transportamos, sino que también podría tener como resultado el retraso de pagos, el incremento del riesgo crediticio y la insolvencia de nuestros clientes. Nuestro negocio requiere de inversiones considerables de capital y es posible que financemos una porción de la construcción y mantenimiento de nuestra infraestructura, así como la adquisición de locomotoras y otros equipos ferroviarios. Nuestra estructura de costos podría verse afectada por desaceleraciones económicas y afectaciones a los mercados de crédito, lo cual podría incrementar también el riesgo de contraparte en inversiones realizadas en efectivo. Diversas situaciones económicas adversas podrían afectar los costos de nuestras pólizas de seguro o nuestra capacidad para contratar y mantener coberturas adecuadas de los riesgos asociados con el negocio ferroviario si se reducen las calificaciones de las compañías aseguradoras que contratamos o si se inicia algún procedimiento de concurso mercantil o insolvencia en contra de estas.

Podríamos ser responsables del pago de cantidades significativas en virtud de accidentes, fallas mecánicas, choques o daños en propiedad ajena.

En virtud de la naturaleza de nuestras operaciones, podríamos ser responsables del pago de cantidades significativas con motivo de accidentes, fallas mecánicas, choques o daños en propiedad ajena. En el curso ordinario de nuestras operaciones, estamos expuestos a riesgos resultantes de choques o accidentes que pudieran derivar en responsabilidades con terceros.

No obstante que contemos con seguros de responsabilidad contratados con empresas de reconocido prestigio y de acuerdo con los estándares de la industria, el Emisor no puede asegurar que las coberturas resultantes de estos seguros sean suficientes para cubrir las responsabilidades que pudieran derivarse de algún accidente o choque. En tal caso, tendríamos que cubrir dichas responsabilidades con recursos propios, lo que podría afectar nuestros resultados y flujos de efectivo; asimismo, independientemente de las responsabilidades pecuniarias directas, dichos accidentes podrían tener como consecuencia la interrupción del servicio y, por consiguiente, disminuir nuestros ingresos. En cualquiera de los casos citados, nuestras operaciones y resultados podrían verse afectados en forma adversa y significativa.

Por su parte, FEC ha obtenido la cobertura de seguro por las pérdidas sufridas en su vía derivadas de lesiones personales y daños materiales en caso de descarrilamientos u otros incidentes. Las reclamaciones por lesiones personales hechas por empleados del FEC, están sujetas a la FELA "Federal Employers Liability Act", en lugar de las leyes estatales de

indemnización de trabajadores. Además, se puede esperar que los eventos adversos directa e indirectamente atribuibles a FEC, incluyendo descarrilamientos, accidentes, descargas de materiales tóxicos o peligrosos, u otros eventos similares en la industria, puedan resultar en incrementos en las primas de seguros del FEC o en sus retenciones auto aseguradas y podría resultar en limitaciones a la cobertura bajo las pólizas existentes del FEC.

Dependemos de la tecnología y mejoras tecnológicas para operar nuestro negocio.

Dependemos de tecnología de la información muy sofisticada, así como de sistemas e infraestructura complejos para operar todos los aspectos de nuestro negocio. En caso de no contar con capital suficiente para adquirir nuevas tecnologías o si no somos capaces de desarrollar o implementar nuevas tecnologías, como nuestro sistema de control de transporte, podríamos sufrir desventajas competitivas en la industria ferroviaria y frente a otras compañías que prestan servicios de transporte, lo cual podría afectar nuestras operaciones, situación financiera, y liquidez.

Nuestra tecnología de la información, sistemas e infraestructura son susceptibles de sufrir apagones y paros por desastres naturales, incendios, inundaciones, pérdidas de energía, fallas en los equipos de telecomunicaciones y otros sucesos similares. Una parte de nuestra tecnología de la información, sistemas e infraestructura es mantenida por terceros que no controlamos. Una falla o afectación significativa en nuestras tecnologías de la información, sistemas e infraestructura, incluyendo fallas en nuestro *hardware*, *software* y equipo de comunicaciones, podría causar una interrupción de nuestros servicios, fallas en sistemas de seguridad, otras fallas operativas o incumplimiento a disposiciones legales y contractuales que nos son aplicables.

Los riesgos de seguridad asociados con la tecnología de la información han incrementado en años recientes debido a un incremento en la sofisticación y actividades de aquellas personas que llevan a cabo ataques cibernéticos. Una falla o ataque a nuestros sistemas de tecnología de la información o a los de nuestros contratistas, podría afectar nuestro negocio y resultar en la divulgación o uso indebido de información confidencial o personal, causando interrupciones significativas en los servicios u otras dificultades operativas, así como incrementos en nuestros costos o causar pérdidas. Asimismo, estamos expuestos a que grupos terroristas u otras personas traten de utilizar nuestros activos, incluyendo nuestros sistemas de tecnologías de la información, para causar daños. A pesar de que continuamente llevamos a cabo acciones para mejorar nuestros sistemas de tecnología de la información, nuestros sistemas siguen siendo vulnerables a fallas o accesos no autorizados, lo cual podría tener como resultado una afectación material adversa en nuestras operaciones, situación financiera, y liquidez.

El uso de redes sociales podría impactar de manera importante nuestra reputación

El uso de las redes nos permite establecer una comunicación directa con usuarios y grupos interesados en conocer más sobre el servicio y la operación ferroviaria, así como interactuar con gobiernos estatales, municipales o con aquellas personas que tengan comentarios, quejas o sugerencias sobre el servicio y/o la operación. Existen riesgos de que las cuentas oficiales sean atacadas y que se publique información falsa, afectando la reputación de la Compañía, por ello nos mantenemos vigilantes de él buen uso de la marca y hemos denunciado aquellas cuentas falsas.

El tren de pasajeros Chihuahua Pacífico por su parte tiene sus propias cuentas para atender las necesidades de los usuarios y comunicar información relevante sobre el servicio.

Transportamos materiales peligrosos.

De conformidad con la regulación aplicable en los países en que operamos, e independientemente del riesgo, nuestro convenio de responsabilidad nos requiere transportar materiales peligrosos, incluyendo materiales tóxicos como cloro, que podrían ser peligrosos en caso de que sean liberados o incendiados. Un accidente ferroviario o cualquier otro tipo de accidente en nuestra red, instalaciones, o en las instalaciones de nuestros clientes que involucre la liberación de dichos materiales peligrosos, podría tener como resultado reclamos por daños personales, daños a bienes o daños ambientales y es posible que se impongan multas por cantidades superiores a las amparadas bajo nuestras pólizas de seguro, lo cual podría tener un efecto significativo adverso en nuestras operaciones, situación financiera, y liquidez.

La exclusividad de nuestras vías ferroviarias en México está limitada.

De conformidad con los términos y condiciones de nuestras concesiones, tenemos el derecho de operar nuestras principales vías ferroviarias en México de manera exclusiva por periodos de: 58 años en la vía general de comunicación del Sureste, 57 años y 9 meses en la vía general de comunicación Pacífico-Norte, 30 años en las vías cortas "Ojinaga-Topolobampo" y "Oaxaca y Sur", y 18 años en la vía general de comunicación Nacozari, todos contados a partir de la fecha de otorgamiento de las concesiones correspondientes, sujeto al cumplimiento de ciertas obligaciones. Sin embargo, nuestras concesiones seguirán en vigor por un plazo adicional de 3 meses en la vía general de comunicación ferroviaria Pacífico-Norte, 20 años en la vía corta "Ojinaga-Topolobampo", y 12 años en la vía general de comunicación ferroviaria Nacozari; la vigencia de las concesiones restantes es igual al periodo de exclusividad otorgado. Existen diversas opciones legales una vez que se venzan los plazos de exclusividad incluyendo la posibilidad de terminar nuestras concesiones. Sin embargo, la incertidumbre antes de que se cumplan los periodos de exclusividad impactaría nuestras inversiones y el desempeño de la industria en formas que podrían afectar al público en general. A pesar de que esperamos que las disposiciones aplicables a nuestras concesiones serán modificadas antes de que se cumplan los plazos originales de exclusividad, no podemos asegurar la forma en la que cualquier reforma legal podría afectar nuestra capacidad para operar al amparo de nuestras concesiones, así como nuestras operaciones, situación financiera, y liquidez.

Nuestras actividades están sujetas a regulación federal y estatal y a autoridades locales que pudieran imponer un costo significativo a nuestras operaciones.

Estamos sujetos a la legislación y regulación gubernamental promulgada por las legislaturas y agencias federales, estatales y locales de Estados Unidos y México con respecto a las operaciones ferroviarias. Esta normatividad también considera una variedad de asuntos de salud, seguridad, trabajo, ambientales, económicos y otros. La regulación gubernamental de la industria ferroviaria es un determinante significativo de la competitividad y rentabilidad de los ferrocarriles.

Los cambios en la legislación o la regulación podrían tener un impacto negativo en nuestra capacidad para negociar los precios de los servicios ferroviarios, afectar negativamente la competencia entre los operadores ferroviarios o afectar las prácticas operativas, resultando en reducción de eficiencia, aumento de los costos operativos o aumento de la inversión de capital, lo cual podría resultar en un efecto material adverso en nuestros resultados de operación, situación financiera y liquidez.

Diversas leyes y reglamentos requieren que obtengamos y mantengamos concesiones, licencias, permisos y otras autorizaciones. Sin embargo, no podemos garantizar que seamos capaces de obtenerlas y mantenerlas. En caso de incumplimiento de las leyes y reglamentos aplicables, podríamos sufrir afectaciones negativas. El marco regulatorio bajo el cual operamos podría modificarse sin que tengamos la capacidad de interponer recursos para reclamar afectaciones en nuestro negocio, incluyendo sin limitación, resoluciones relacionadas con disputas, relaciones comerciales con otros concesionarios, cálculos de nuestros costos de capital u otros elementos necesarios para calcular nuestras ganancias y tarifas, así como nuestros costos y gastos.

Las nuevas reformas a la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario y a la legislación de competencia económica mexicana entraron en vigor desde julio de 2015. De conformidad con el artículo 47 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario y sus reglamentos, si la CNA determina que no existen condiciones de competencia efectiva, la ATTRAPI por su propio derecho o a través de la solicitud de un tercero, tiene autoridad para imponer nuevos derechos de paso obligatorios y/o regulación de tarifas, garantizando en todo momento la eficiencia en el servicio.

En caso de que el Congreso de México, la SICT, la ATTRAPI o cualquier otra entidad gubernamental, en el ámbito de sus funciones, expidan disposiciones legales adicionales, se ampliaría el marco jurídico aplicable a las operaciones ferroviarias y a las tarifas correspondientes, lo cual podría tener como resultado una reducción en las inversiones de capital en nuestra red ferroviaria, instalaciones y equipo que, a su vez, podría tener como resultado una afectación a nuestras operaciones, situación financiera, y liquidez.

Nuestras operaciones en Florida se rigen bajo la Ley de Mejora de la Seguridad Ferroviaria de 2008 en Estados Unidos, la cual requiere que los ferrocarriles de Clase I y los operadores de trenes de pasajeros y cercanías deben implementar el CTP, tecnología diseñada para ayudar a prevenir colisiones de trenes, descarrilamientos por exceso de velocidad, incursiones en zonas de trabajo ferroviario y la entrada en la vía principal si un cambio está desalineado. En base a lo anterior, en la red del FEC se ha instalado CTP en el actual servicio de pasajeros entre Coca Beach FL y Miami, FL.

Durante el 2021 Texas Pacífico ejecutó un proyecto llave en mano para implementar CTP. El CTP es obligatorio para el tramo de vía de los derechos de paso sobre UP. Se equiparon dos locomotoras con CTP que funcionarán como unidades líderes de los trenes que circulen sobre las 11 millas del derecho de paso. Esta inversión también incluyó los requerimientos de software y comunicación requeridos.

Actualmente, los ferrocarriles en Estados Unidos están sujetos a regulación mercantil de la STB, que tiene jurisdicción en diversos alcances sobre las tarifas, las rutas, las disposiciones sobre accesos de los clientes, los recargos por combustible, las condiciones del servicio y la extensión o abandono de vías ferroviarias. La STB también tiene jurisdicción sobre la consolidación, fusión o adquisición del control por los transportistas ferroviarios. La regulación económica adicional de la industria ferroviaria por el Congreso de los Estados Unidos o la STB, ya sea bajo leyes nuevas o existentes, podría tener un impacto negativo significativo en nuestra capacidad para determinar los precios de los servicios ferroviarios y en la eficiencia de nuestras operaciones. Este efecto adverso también podría resultar en una reducción del gasto de capital en nuestra red ferroviaria o en el abandono de vías.

Nos encontramos sujetos al cumplimiento de diversas leyes y reglamentos en materia ambiental.

Nuestras operaciones tanto en México como en los Estados Unidos se encuentran sujetas al cumplimiento de diversas leyes en materia ambiental a nivel federal, estatal y local. Dichas leyes regulan, entre otros temas, emisiones, contaminación sonora, descargas, suministro de agua, generación, tratamiento, almacenamiento, transporte y desecho de residuos y otros materiales peligrosos. Nuestros títulos de concesión también establecen obligaciones en materia ambiental. De conformidad con la ley aplicable en México, se pueden iniciar procedimientos o juicios administrativos o penales y se pueden imponer sanciones en contra de aquellas empresas que violen disposiciones legales en materia ambiental. Asimismo, aquellas instalaciones que no cumplan con los requisitos en materia ambiental pueden ser clausuradas de manera temporal o definitiva. No podemos predecir el efecto que pudieran tener incumplimientos ambientales no identificados a la fecha o la aplicación de nuevas leyes ambientales que sean más estrictas. En caso de incumplimiento de las disposiciones aplicables en materia ambiental, las autoridades podrían imponernos multas que afectarían nuestros ingresos o nuestras concesiones podrían darse por terminadas.

Generamos y transportamos residuos peligrosos y no peligrosos. Es posible que la autoridad determine que la responsabilidad ambiental abarque bienes que fueron operados o poseídos con anterioridad, bienes arrendados o bienes de terceros, así como bienes respecto de los cuales el responsable sea el dueño al momento de imponer la sanción. Es posible que surjan reclamaciones por daños ambientales causados a vecinos o a terceros. Asimismo, cualquier retraso, litigio o dificultad para obtener autorizaciones para proyectos que requieran permisos federales, estatales o locales, podrían afectar nuestra capacidad para construir instalaciones estratégicas e infraestructura ferroviaria, lo cual podría impactar en nuestro crecimiento y eficiencia operativa.

Es posible que las autoridades determinen que hemos incumplido disposiciones ambientales. Cualquier contingencia ambiental podría perjudicar nuestras estimaciones y nuestros resultados reales. También podríamos incurrir en multas, penas y otras sanciones relacionadas con violaciones a la legislación ambiental. De igual forma, podríamos incurrir en gastos significativos como resultado de la actualización de los sucesos antes descritos y es posible que las autoridades soliciten que invirtamos cantidades de dinero importantes en actividades de investigación y remediación de contaminantes futuros, lo cual podría tener como resultado una afectación a nuestras operaciones, situación financiera, y liquidez.

Somos parte de y seguiremos siendo parte de litigios que podrían afectar de manera negativa nuestras operaciones, situación financiera y liquidez.

Como parte de nuestro negocio ferroviario, estamos expuestos a demandas y litigios relacionados con temas laborales, daños personales, daños a propiedad, comerciales, pérdidas de carga y responsabilidad ambiental, entre otros. El desarrollo de los procesos legislativos y de los estándares judiciales, cambios importantes en los litigios de los que somos parte o accidentes ferroviarios catastróficos o una serie de accidentes que involucren nuestros activos y en los que se reclamen daños personales o responsabilidad ambiental que excedan los montos amparados por nuestras pólizas de seguro, podrían tener un efecto negativo en nuestras operaciones, situación financiera y liquidez. Las lesiones personales relacionadas con el trabajo y demandas laborales en Estados Unidos están sujetas a la FELA, la cual es aplicable solamente a los ferrocarriles. El sistema de responsabilidades basado en fallas de FELA produce resultados que son impredecibles e inconsistentes en comparación con un sistema de compensación sin culpa de los trabajadores. La variabilidad inherente a este sistema podría ocasionar que los costos reales fueran muy diferentes del pasivo registrado. Cualquier cambio material en las tendencias actuales de litigio o un accidente ferroviario catastrófico que involucre

cualquiera o todos los daños a la propiedad de nuestros transportes, lesiones corporales y responsabilidad ambiental podrían tener un efecto adverso material en la medida en que no esté cubierto por el seguro.

Asimismo, hemos sido sujeto de investigaciones en materia de competencia económica y hemos sido parte de litigios relacionados con supuestas prácticas anticompetitivas. También hemos sido investigados y parte de procesos en materia laboral y ambiental. No podemos asegurar que estas investigaciones y litigios no tendrán un efecto adverso en nuestros resultados. Ver la sección “Descripción de nuestro negocio – Litigios”.

Podríamos vernos afectados por actos terroristas, guerras o amenazas de guerras u otros actos de violencia y crimen.

Nuestras vías ferroviarias, instalaciones y equipo, incluyendo el equipo ferroviario y equipo de arrastre, podrían ser objeto de ataques terroristas o criminales. La respuesta del gobierno a dichos ataques y/o guerras podrían afectar de manera negativa nuestras operaciones, situación financiera, y liquidez mediante situaciones operativas o financieras impredecibles, incluyendo afectaciones a nuestra red o vías ferroviarias de conexión, pérdida de clientes clave o rutas, volatilidad o aumentos sostenidos en los precios de combustibles, escasez de combustible, desaceleración económica, inestabilidad o debilidad de los mercados financieros. Lo anterior podría tener como resultado que incurramos en mayores costos y responsabilidades, o que generemos menores ingresos. En años recientes, ha habido reportes de incidentes de robo a trenes en México, incluyendo incidentes que involucran nuestros trenes e infraestructura. Otros actos de violencia o crimen también podrían afectar nuestro negocio.

Debido a que desempeñamos un papel medular en el sistema de transporte, podríamos convertirnos en el blanco de ataques o tener un papel significativo en el enfoque o respuesta preventiva del gobierno a un ataque o guerra. Aunque actualmente mantenemos una cobertura de seguro de responsabilidad civil derivada de guerra y de actos de terrorismo, mantenemos una cobertura de seguro limitada para los daños a la propiedad en nuestro cuidado, custodia o control causados por ciertos actos de terrorismo. Asimismo, como consecuencia de estos eventos, el precio de las pólizas de seguro que tenemos contratadas podría incrementar de manera considerable o es posible que la cobertura no sea suficiente para pagar ciertos tipos de incidentes o que los pagos no se realicen a tiempo.

Huelgas, paros laborales e incrementos considerables en los costos laborales podrían afectar de manera negativa nuestras operaciones.

La mayoría de nuestros empleados son miembros de sindicatos. Estos empleados están bajo contratos colectivos de trabajo con varios sindicatos en los Estados Unidos y México. Aunque la Ley del Trabajo Ferroviario (*Railway Labor Act*) impone restricciones a los derechos de los trabajadores de ferrocarril en los Estados Unidos a realizar una huelga, dichas restricciones no se encuentran prevista en México. En México, los sueldos, seguridad social, reglas de trabajo y otros temas laborales relacionados con nuestras operaciones y nuestros trabajadores son, en términos generales, similares a los que aplican a todo el sector ferroviario mexicano.

Bajo los procedimientos de la Ley del Trabajo Ferroviario (que incluyen mediación, períodos de compensación y la posible intervención del presidente de Estados Unidos), durante las negociaciones ninguna de las partes podrá tomar acción hasta que se agoten los procedimientos. Sin embargo, si no podemos negociar acuerdos aceptables, o si los términos de los acuerdos existentes son controvertidos, los empleados cubiertos por la Ley del Trabajo Ferroviario

podrían entrar en huelga, lo que podría resultar en la pérdida de negocios y el aumento de los costos de operación como resultado de salarios más altos o beneficios pagados a los miembros del sindicato.

En México, las negociaciones de contratos colectivos de trabajo que amparan toda la industria a nivel nacional han sido largas, pero no han tenido como resultado paros laborales. Sin embargo, no podemos asegurar que no existan disputas en el futuro en relación con estos contratos o que logremos negociar contratos colectivos de trabajo que amparen toda la industria a nivel nacional en México. En caso de no ser así, podrían surgir paros laborales, huelgas, desaceleraciones, cierres o afectaciones a nuestras operaciones y un incremento a los costos operativos como resultado de mayores sueldos o beneficios a ser pagados a los trabajadores sindicalizados, lo cual podría afectar la confianza en nuestros servicios o afectar negativamente en nuestras operaciones, situación financiera, y liquidez. En los Estados Unidos, debido a que dichos contratos son generalmente negociados con la industria, la determinación de los términos y condiciones de los contratos de trabajo ha sido y podría continuar estando más allá de nuestro control, por lo anterior, podríamos estar sujetos a términos y condiciones de la industria que pudieran tener un efecto adverso en nuestros estados financieros consolidados. Si no logramos mantener buenas relaciones con los sindicatos, incrementaría el riesgo de huelgas o paros laborales, lo que a su vez podría afectar nuestros costos operativos y así como las relaciones con nuestros clientes.

Asimismo, nuestros costos laborales incluyen los beneficios otorgados a nuestros empleados. Patrocinamos varios planes de beneficios para nuestros empleados en materia de pensiones, retiro, salud, beneficencia, cuidados médicos, compensaciones por terminación y entre otros, con respecto a las cuales se han hecho las reservas correspondientes. Los costos anuales de estos beneficios podrían variar año con año y dichos costos podrían verse influenciados por factores tales como el costo de los gastos médicos o las disposiciones contenidas en contratos colectivos de trabajo y otros contratos que celebremos en materia de seguridad social. En virtud de lo anterior, podría resultar difícil calcular de manera adecuada nuestros costos laborales y responsabilidades y es posible que nuestros planes de pensiones no estén adecuadamente fondeados en cualquier momento.

La pérdida de personal clave y la falta de disponibilidad de personal calificado podrían afectar de manera negativa nuestro negocio.

Nuestro éxito depende de nuestra capacidad para atraer y retener colaboradores clave que laboren con nosotros y nuestras Subsidiarias. Resulta muy importante para nuestras operaciones y éxito el reclutar, motivar y retener personal calificado, particularmente aquellos con experiencia en la industria ferroviaria. Existe mucha competencia para conseguir personal calificado y no podemos asegurar la atracción y retención de talento calificado. Incrementos significativos en la demanda por nuestros servicios ferroviarios podría resultar en la no disponibilidad de personal calificado y locomotoras. Cambios demográficos en materia laboral y requisitos de entrenamiento particularmente en relación con ingenieros y conductores, y la disponibilidad de personal calificado podrían afectar nuestra capacidad para cumplir con la demanda de nuestros servicios. A pesar de que consideramos que contamos con personal suficiente para desempeñarnos en el ambiente actual de negocios, en caso de incrementos inesperados en la demanda de servicios ferroviarios o en caso de saturación de nuestra red, aumentaría los riesgos de nuestro negocio, lo que a su vez podría afectar negativamente nuestra eficiencia operativa, resultados operativos, situación financiera y liquidez.

De igual forma, los contratos laborales celebrados con nuestros funcionarios de alto nivel pueden darse por terminados en cualquier momento por cualquiera de las partes. En caso de pérdida de uno o más de estos funcionarios de alto nivel,

nuestra capacidad para implementar nuestro plan de negocio se podría ver mermada y nuestros resultados operativos, situación financiera y liquidez podrían afectarse de manera negativa

Nuestro negocio requiere de inversiones de capital considerables y es posible que no logremos tener suficiente liquidez para nuestras operaciones u obtener el fondeo necesario para realizar inversiones de capital o implementar nuestra estrategia de inversión.

Nuestro negocio en México y Estados Unidos requiere de inversiones de capital considerables y necesita que incurramos en gastos constantes como aquellos relacionados con adiciones o mejoras de vías ferroviarias, locomotoras y otros equipos, infraestructura, tecnología y mantenimiento de equipos y de nuestras vías. En caso de no realizar las inversiones de capital necesarias para mantener nuestras operaciones, la capacidad para prestar servicios o para responder ante incrementos de tráfico se podría ver afectada e incluso sufriríamos riesgos de accidentes como descarrilamientos.

En particular, nuestras concesiones en México demandan inversiones considerables y que realicemos proyectos que necesitan capital. En caso de no lograr hacer inversiones de capital, es posible que incumplamos con las obligaciones contenidas en los planes de negocios que presentamos ante la SICT, siendo necesario negociar dispensas respecto del cumplimiento de dichas obligaciones. No podemos asegurar que la SICT decida otorgar dichas dispensas. En caso de que la SICT no otorgue las dispensas y no logremos cumplir con nuestras obligaciones de inversión de capital, podríamos ser sancionados por la SICT, lo que pudiera tener como resultado la revocación de la concesión correspondiente, si nos imponen cinco sanciones distintas. En caso de revocación de nuestras concesiones, sufriríamos afectaciones significativas negativas a nuestras operaciones, situación financiera y liquidez. Hemos fondeado y pretendemos seguir fondeando inversiones de capital con nuestra liquidez operativa, así como con deuda y arrendamientos de equipos. Es posible que no logremos generar suficiente liquidez en nuestras operaciones o que no contemos con financiamientos de terceros para cumplir con nuestros requisitos de inversión de capital. Aún en caso de que obtengamos financiamientos, es posible que no lo hagamos bajo las condiciones deseadas.

El tráfico en las vías ferroviarias en México y los Estados Unidos podría afectar nuestras operaciones, situación financiera y liquidez.

Un alto volumen de tráfico en las vías ferroviarias en México o en Estados Unidos podría tener como resultado un congestionamiento generalizado de la red, que podría afectar la capacidad para transportar productos entre ambos países; además podríamos sufrir escasez de equipo para la prestación de servicios. Asimismo, el aumento del volumen transfronterizo ha contribuido a que exista tráfico intenso en la frontera con los Estados Unidos, y se espera que dicho crecimiento continúe en el futuro cercano. Lo anterior podría afectar de manera negativa las operaciones, situación financiera, y liquidez.

Estamos sujetos a riesgos de crédito de nuestros clientes y contrapartes y en caso de que estos últimos no cumplan con sus obligaciones de pago, podríamos sufrir afectaciones negativas en nuestras operaciones, situación financiera o liquidez.

Nuestro negocio se encuentra sujeto a riesgos crediticios, incluyendo el riesgo de que nuestros clientes y contrapartes incumplan con sus obligaciones de pago. Los clientes y contrapartes que nos adeuden dinero podrían incumplir con sus obligaciones debido a que se encuentren en procesos de concurso mercantil o quiebra por falta de liquidez, por fallas operativas o por otros motivos. A

pesar de que contamos con procesos para revisar nuestra exposición al riesgo crediticio de clientes y contrapartes, podrían surgir incumplimientos por circunstancias que están fuera de nuestro control y que sean difíciles de detectar o predecir. Algunos de nuestros métodos de administración del riesgo dependen de la evaluación de información de mercado, de nuestros clientes o de otra información disponible. Dicha información podría no estar actualizada, ser incorrecta o no haber sido evaluada adecuadamente. Asimismo, los riesgos de incumplimiento o los incumplimientos como tal de clientes y terceros podrían afectar la liquidez o tener como resultado pérdidas o incumplimientos de otras personas, lo que nos podría afectar de manera negativa.

Los climas extremos y desastres naturales, así como la intensificación de estos fenómenos derivados del cambio climático podrían afectar nuestras operaciones, teniendo como resultado costos y responsabilidades adicionales

Nuestro éxito depende de la capacidad que tengamos para operar nuestra red ferroviaria de manera eficiente. Debido a que operamos una red ferroviaria extensa, estamos sujetos a condiciones meteorológicas extremas y a otros fenómenos naturales tales como terremotos, huracanes, incendios, inundaciones, deslaves, temperaturas extremas y lluvias intensas. Todos estos sucesos podrían causar interrupciones en nuestras operaciones y afectaciones materiales a la infraestructura y equipo ferroviario lo que podría afectar nuestra red ferroviaria e incrementar costos y responsabilidades y disminuir nuestras utilidades, afectando así nuestros resultados, situación financiera, y liquidez. Somos conscientes el incremento en la frecuencia e intensidad de eventos hidrometeorológicos derivado del cambio climático pudiera afectar de manera material nuestra infraestructura y nuestras operaciones, así como a nuestros clientes.

Cualquier daño o pérdida a nuestra infraestructura por causas naturales o por afectaciones humanas podría impactar nuestros resultados, situación financiera y liquidez por periodos de tiempo extensos (hasta que logremos reanudar la operación). De igual forma, en caso de desastres naturales, nuestra fuerza laboral pudiera no estar disponible, teniendo como resultado mayores retrasos. Nuestras locomotoras y equipo ferroviario podrían verse afectados por cambios bruscos en las condiciones climáticas.

Podríamos vernos afectados por nuevas implementaciones de medidas regulatorias para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

El cambio climático, incluyendo el impacto del calentamiento global, podría afectar de manera negativa nuestros resultados, situación financiera, y liquidez. Las restricciones regulatorias, límites, impuestos u otros controles para reducir gases que causan el efecto invernadero, incluyendo los gases producidos por el consumo de diésel, podrían tener como resultado un incremento en nuestros costos operativos. Las restricciones de emisiones también podrían afectar a nuestros clientes que utilicen bienes que transportemos para generar energía, utilicen grandes cantidades de energía para producir o entregar los bienes que transportamos, o maquilen o produzcan bienes que consuman cantidades considerables de energía o que utilicen combustibles fósiles, tales como plantas generadoras de energía que utilicen carbón, productores de químicos, agricultores, productores de alimentos, productores de automóviles, entre otros. Por ejemplo, en caso de que se modifiquen las regulaciones relacionadas con el aire o con emisiones de dióxido de carbono, podría reducirse la demanda de carbón y nuestras ganancias por transporte de carbón se verían afectadas.

De igual forma, los bienes que transportamos podrían verse afectados por aumentos considerables de costos, cambios de leyes o cambios en los patrones de consumo de bienes y servicios para buscar fuentes de energía que generen menos contaminación, teniendo como resultado una afectación en nuestras operaciones, situación financiera, y liquidez. Los incentivos gubernamentales para promover el uso de fuentes alternas de energía también podrían afectar a nuestros clientes y a los bienes que transportamos de una manera impredecible, lo cual podría afectar nuestros patrones de

tráfico. Asimismo, podríamos enfrentar costos adicionales relacionados con la defensa de demandas y otros litigios relacionados con el cambio climático y cualquier posible demanda relacionada con el impacto de nuestras operaciones en el cambio climático. Cualquiera de los factores antes señalados, de manera individual o conjunta, así como otros factores impredecibles podrían reducir la cantidad de tráfico que manejamos, lo que podría afectar nuestros resultados, situación financiera, y liquidez.

Cambio de dinámicas en los Estados Unidos y en los mercados energéticos globales podrían afectar negativamente nuestros ingresos

En los últimos años, la producción de gas natural en los Estados Unidos ha aumentado de manera importante lo cual ha resultado en la disminución de los precios de gas natural. Como resultado de ello, muchas plantas que dependen del carbón han sido desplazadas por plantas que funcionan con gas natural. Si los precios del gas natural permanecen bajos, más plantas que operan con carbón podrían verse desplazadas, lo cual podría reducir nuestro volumen de transportación de carbón y con ello nuestros ingresos.

Las variaciones del tipo de cambio de divisas o la devaluación o apreciación del Peso podrían afectar nuestro negocio, resultados, situación financiera y objetivos.

Con la incorporación del FEC el porcentaje de nuestros ingresos en dólares son de 55.8%, por lo que las pérdidas o ganancias en el tipo de cambio de divisas incluidas en nuestros costos financieros totales que son producto del impacto de la variación del tipo de cambio entre pesos y dólares respecto de nuestras obligaciones denominadas en dólares (tales como deudas, arrendamientos de locomotoras, pagos de mantenimiento, contratación de equipo y cuentas por pagar relacionadas con la importación de repuestos y equipos) y activos (tales como efectivo, equivalentes a efectivo y cuentas por cobrar denominados en dólares), se verían favorecidas por nuestra posición en dólares. Asimismo, hemos contratado y podríamos contratar en el futuro, directamente o a través de nuestras Subsidiarias, deuda en dólares, según se describe en este reporte. El resto de nuestros gastos y ganancias estuvieron denominados en pesos. Asimismo, los precios del diésel variaron al igual que el precio del petróleo y el tipo de cambio entre pesos y dólares. La devaluación o apreciación del peso frente al dólar afectaría el monto en pesos de nuestras obligaciones y otros costos operativos denominados en dólares, lo que podría afectar nuestros resultados si no logramos ajustar nuestras tarifas. De conformidad con datos de Banco de México y con base al análisis de sensibilidad de GMXT, Ferromex y Ferrosur la fluctuación del tipo de cambio se incrementó/decremento 4.6% para 2025 7.9% para 2024 y 3.9% para 2023. El Banco de México puede participar en el mercado de intercambio de divisas para minimizar la volatilidad y apoyar el orden del mercado. El Banco de México y el Gobierno Federal también han promocionado mecanismos de mercado para estabilizar los tipos de cambio y dotar de liquidez al mercado. Estos mecanismos incluyen la contratación de instrumentos financieros derivados extrabursátiles y futuros. Sin embargo, el peso se encuentra actualmente sujeto a variaciones frente al dólar y podría seguir sujeto a dichas variaciones en el futuro.

Las variaciones en los tipos de cambio podrían afectar de manera negativa el valor de algunos de nuestros activos y nuestra capacidad para intercambiar y transferir pesos a dólares para poder comprar o arrendar locomotoras, equipo ferroviario y otros equipos necesarios para nuestras operaciones, para hacer crecer y mejorar nuestra flota, para pagar cantidades adeudadas bajo ciertos contratos de mantenimiento y para pagar obligaciones en dólares.

En caso de devaluaciones o apreciaciones extremas del peso, los mercados internacionales de divisas podrían sufrir afectaciones. Lo anterior podría tener como resultado que se limite nuestra capacidad para transferir o convertir pesos a dólares u otras divisas o para realizar pagos de capital e intereses de manera oportuna respecto de nuestras deudas denominadas en dólares.

Las variaciones de mercado podrían afectar de manera negativa nuestros resultados en virtud de la contratación de coberturas.

Podríamos utilizar varios tipos de instrumentos financieros para reducir nuestra exposición a diversos riesgos de mercado, incluyendo variaciones en tasas de interés y tipos de cambio. A pesar de que estos instrumentos financieros podrían reducir nuestra exposición a cambios en los riesgos de mercado, el uso de dichos instrumentos podría limitar nuestra capacidad para beneficiarnos de cambios favorables respecto de los bienes subyacentes debido a los precios pactados al momento de contratación de las coberturas.

Afectaciones en los mercados bursátiles de deuda o la baja de nuestras calificaciones crediticias podrían tener como resultado un incremento en nuestros costos de fondeo y podrían hacer que sea más difícil para nosotros obtener financiamiento.

Debido a que nuestro negocio requiere inversiones de capital constantes para poder operar y mantener vías ferroviarias seguras y eficientes, dependemos de los mercados de capitales como fuente de financiamiento para nuestros requisitos de capital. En algunas ocasiones, utilizamos instrumentos de deuda a largo plazo, financiamientos bancarios y papel comercial y gravamos o enajenamos algunas de nuestras cuentas por cobrar. En caso de inestabilidad o afectaciones a los mercados de capitales o bancarios o en caso de deterioro de nuestra situación financiera debido a factores internos o externos, nuestro acceso a fuentes de financiamiento, tales como papel comercial, créditos bancarios o emisiones de deuda a largo plazo, podría verse afectado y los costos asociados podrían incrementar. Asimismo, nuestros acreedores podrían incluir cláusulas más estrictas en los contratos correspondientes y podrían reducir significativamente la disponibilidad de créditos en los mercados en los que operamos.

De igual forma, nosotros, algunas de nuestras Subsidiarias y las emisiones que las mismas han llevado a cabo, han sido calificadas por Standard & Poor's de México, S.A. de C.V. y Fitch México, S.A. de C.V. Dichas calificaciones crediticias impactan nuestro costo de fondeo y nuestro acceso a los mercados de capitales. Un deterioro significativo de nuestra situación financiera podría tener como resultado que las agencias calificadoras bajen nuestras calificaciones crediticias, lo cual limitaría nuestro acceso a fuentes externas de capital e incrementaría significativamente los costos de financiamiento a corto y largo plazo, incrementando nuestros costos financieros o teniendo como resultado que aquellos convenios financieros a los que tengamos acceso sean ofrecidos con términos y condiciones más estrictos.

Cualquiera de los factores señalados anteriormente podría afectar nuestra capacidad para financiar aquellas inversiones contempladas en nuestro plan de negocios presentado ante la SICT y podrían afectar la expansión de nuestra red, lo que podría causar una afectación significativa adversa en nuestras operaciones, situación financiera, y liquidez.

Podríamos incurrir en deuda adicional en el futuro que podría afectar nuestra situación financiera y nuestra capacidad para generar efectivo suficiente para satisfacer nuestra deuda.

Podríamos y esperamos incurrir en deuda adicional, lo cual podría tener los siguientes efectos directos o indirectos:

- . Limitar nuestra capacidad para pagar nuestra deuda;
- . Incrementar nuestra vulnerabilidad a condiciones adversas económicas y de la industria en general;
- . Requerir que dediquemos una parte importante de nuestros flujos de efectivo al pago de nuestra deuda, lo cual podría ponernos en desventaja respecto de nuestros competidores con menos deuda;
- . Limitar nuestra flexibilidad para planear, o reaccionar a cambios en, nuestro negocio y la industria en la que operamos;
- . Limitar, entre otras cosas, nuestra capacidad para obtener financiamientos adicionales en virtud de las obligaciones financieras y otras obligaciones restrictivas incluidas en nuestros instrumentos de deuda; e
- . Incrementar el costo de financiamientos adicionales.

Nuestra capacidad para generar efectivo suficiente para pagar nuestra deuda presente y futura dependerá de nuestro desempeño operativo, el cual podría verse afectado por las condiciones económicas prevalecientes y por factores financieros, de negocios y de otra naturaleza, muchos de los cuales se encuentran fuera de nuestro control. Si no somos capaces de pagar nuestra deuda, nos veríamos obligados a adoptar una estrategia alternativa que podría incluir la reducción o el retraso de inversiones de capital, la venta de activos, la reestructura o refinanciamiento de nuestra deuda o la necesidad de obtener capital. Dichas acciones podrían no realizarse en términos favorables, o no realizarse del todo.

Asimismo, algunos de los instrumentos financieros que tenemos contratados o que contratemos en el futuro imponen o podrán imponer restricciones operativas y financieras a nuestro negocio. Dichas disposiciones podrían afectar, de forma negativa, nuestra capacidad de reacción en caso de cambios en las condiciones de mercado, nuestra capacidad para aprovechar oportunidades de negocio que consideremos deseables, nuestra capacidad para conseguir financiamientos adicionales, nuestra capacidad para fondear inversiones en bienes de capital o hacer frente a las responsabilidades derivadas de nuestro negocio.

En el futuro podríamos incurrir en deuda adicional por montos significativos. Si incurrimos en deuda adicional directamente o a través de nuestras Subsidiarias, los riesgos que enfrentamos como resultado de nuestra deuda actual podrían agudizarse.

Tenemos operaciones importantes con personas morales que son afiliadas o partes relacionadas, las cuales podrían generar potenciales conflictos de interés y podrían resultar en términos menos favorables para nosotros.

Participamos en operaciones con personas morales afiliadas o relacionadas con nosotros. Dichas operaciones podrían crear potenciales conflictos de interés que podrían resultar en términos menos favorables para nosotros de los que podrían obtenerse de un tercero independiente. Ver Sección “Operaciones con Partes Relacionadas” de este reporte.

Somos una sociedad controladora y dependemos de los dividendos y demás recursos provenientes de nuestras Subsidiarias para financiar nuestras operaciones.

Somos una sociedad controladora y llevamos a cabo operaciones a través de nuestras Subsidiarias. En virtud de lo anterior, la capacidad para contar con recursos para financiar nuestras operaciones y pagar nuestra deuda, depende principalmente de la capacidad de nuestras Subsidiarias para generar utilidades y pagar dividendo u otras distribuciones. El pago de dividendos u otras distribuciones por parte de nuestras Subsidiarias está sujeto a que las mismas generen

utilidades y podría estar limitado por restricciones legales o contractuales, tales como aquellas derivadas de acuerdos entre accionistas o financiamientos contratados por nuestras Subsidiarias que podrían limitar nuestra capacidad de obtener dividendos u otras distribuciones de nuestras Subsidiarias. El pago de dividendos por parte de nuestras Subsidiarias también dependerá de otras consideraciones de negocio. De igual forma, en caso de que algún acreedor inicie una acción judicial en contra nuestra, el cobro de cualquier monto estaría limitado a los activos disponibles de nuestras Subsidiarias. Asimismo, el derecho de nuestros acreedores a recibir cualquier activo de cualquiera de nuestras Subsidiarias derivado de su liquidación o concurso mercantil está efectivamente subordinado a cualquier reclamo de los acreedores de dichas Subsidiarias, incluyendo acreedores comerciales. Cualquier cambio adverso en la situación financiera de nuestras Subsidiarias o en su estado de resultados, podría afectar de manera significativa nuestra situación financiera.

El uso compartido del corredor ferroviario del FEC con operaciones de ferrocarril de pasajeros podría tener un efecto adverso en la capacidad del FEC de utilizar eficientemente su vía, lo cual podría afectar sus operaciones y su situación financiera.

En diciembre de 2007, FEC otorgó a All Aboard Florida–Operations LLC, una subsidiaria del FEC I, una subordinación permanente, perpetua y exclusiva para propósitos consistentes o relacionados con, ferrocarril de cercanías y operaciones ferroviarias de tránsito de personas, sujeto a ciertas excepciones.

La primera fase del proyecto de operación de ferrocarril de pasajeros, cuyo servicio irá de Miami a West Palm Beach, comenzó a operar a principios de 2018. No ha detonado la segunda fase del proyecto la cual ampliará el servicio ferroviario de pasajeros de West Palm Beach al centro de Florida, con una conexión directa al Aeropuerto Internacional de Orlando. Se espera que la construcción para la segunda fase sea iniciada por All Aboard Florida–Operations LLC al obtener el financiamiento requerido.

No podemos asegurar que las inversiones que FDG Passenger realice y vaya a realizar en mejoras de infraestructura y en capacidad adicional de la red sean suficientes. La operación por parte de FDG Passenger de estos ferrocarriles de pasajeros en el corredor ferroviario del FEC, de conformidad con el derecho otorgado por la servidumbre ferroviaria de pasajeros, podría requerir a FEC reducir sus niveles de volumen de mercancías como resultado de compartir el corredor, lo cual podría tener un efecto adverso en la capacidad del FEC de utilizar eficientemente su vía, lo que puede afectar las operaciones y situación financiera del FEC.

FEC también puede incurrir en riesgos adicionales de responsabilidad, accidentes y riesgos de propiedad como resultado del uso compartido del corredor con operaciones ferroviarias de pasajeros, lo que también podría afectar adversamente sus operaciones y su situación financiera. En febrero de 2014, FEC modificó dicho contrato para incluir una asignación de costos compartidos. Este contrato se modificó posteriormente, como condición previa para la adquisición.

Las operaciones de los transportistas con los que intercambiamos pueden afectar adversamente nuestras operaciones.

La capacidad de proveer servicio ferroviario a clientes en los Estados Unidos y México depende en gran parte de nuestra capacidad de mantener relaciones de colaboración con los transportistas de enlace (incluyendo ferrocarriles de línea corta y regionales) con respecto a, entre otras cosas, tarifas de flete, división de ingresos, suministro de carros disponibilidad de locomotoras, intercambio de datos y comunicaciones, conmutación recíproca, intercambio y derechos

de vía. El deterioro de las operaciones o del servicio prestado por los transportistas de enlace, o en la relación con los mismos, podría resultar en nuestra incapacidad de satisfacer las demandas de clientes; o bien podría requerir el uso de rutas de tren alternativas, lo que podría resultar en costos significativos adicionales e ineficiencias en la red. Adicionalmente, cualquier consolidación significativa, fusiones, adquisiciones o cambios operacionales entre otros ferrocarriles, puede redefinir nuestro acceso al mercado y alcance operativo.

Debido a que FEC depende de los ferrocarriles de Clase I y de ciertos otros clientes para un porcentaje significativo de sus operaciones, los negocios y los resultados financieros del FEC pueden verse afectados negativamente si su relación con las compañías de Clase I y tales clientes se deteriora.

La industria del ferrocarril en los Estados Unidos está dominada por un pequeño número de compañías de Clase I que tienen control del mercado y negociación de apalancamiento.

Aproximadamente 41% de los ingresos totales por transporte del FEC por el año terminado el 31 de diciembre de 2025 se derivaron del tráfico de Clase I.

La capacidad del FEC para proporcionar servicio ferroviario a sus clientes depende en gran parte de la capacidad del FEC de mantener relaciones de cooperación con los transportistas de la Clase I, entre otros, los fletes, el suministro de carros, la conmutación, los intercambios, los recargos por combustible y los derechos de paso.

Además, la pérdida de clientes o las interrupciones o retrasos en el servicio por parte del FEC y de otros socios de intercambio relacionados con los clientes que envían por la vía del FEC pueden disminuir los ingresos del FEC.

Además, la capacidad de los transportistas de Clase I, en particular CSX y Norfolk Southern, de comercializar y atender tráfico hacia el sur en el mercado de Florida podría afectar la cantidad de movimientos del FEC.

Los ingresos por concepto de fletes de los 10 mayores clientes del FEC representaron aproximadamente 55.5% de los ingresos totales por el año terminado el 31 de diciembre de 2025. Los ingresos del FEC se ven afectados por la demanda de materias primas, y la capacidad de estos clientes para suministrar esta materia prima de manera eficiente y eficaz; también por la caída en la demanda de productos terminados y de consumo. Una reducción sustancial en los negocios con la pérdida de clientes importantes podría tener un efecto adverso sustancial en los negocios y los resultados financieros del FEC.

Celebramos operaciones con partes relacionadas y esperamos continuar celebrando dichas operaciones en el futuro.

Estas operaciones podrían implicar un potencial conflicto de interés y podrían no ser tan ventajosas para nosotros o nuestros accionistas. Celebramos operaciones con nuestro principal accionista Grupo México y sus Afiliadas (incluyendo Mexicana de Cobre, S.A. de C.V. y Operadora de Minas e Instalaciones, S.A. de C.V.), principalmente contratos de servicios de transporte. Estas operaciones ocurren en el curso ordinario de nuestras operaciones y en términos de mercado. Operaciones con partes relacionadas podrían provocar un potencial conflicto de interés. Para los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, los montos que pagamos a partes relacionadas fueron \$1,451 millones de pesos, \$1,411 millones de pesos y \$1,165 millones de pesos, respectivamente. Para los mismos periodos,

los montos que recibimos de partes relacionadas fueron \$1,146 millones de pesos, \$1,225 millones de pesos y \$1,252 millones de pesos respectivamente.

Riesgos Relacionados con los Países que operamos

Condiciones económicas adversas en México podrían afectar negativamente nuestra situación financiera y nuestros resultados de operación.

Somos una sociedad constituida en México y ahí tenemos la mayor parte de nuestros activos y operaciones. Como resultado de lo anterior, estamos sujetos a los riesgos políticos, económicos, legales y fiscales de México, incluyendo las condiciones generales económicas de México, posibles devaluaciones del Peso frente a otras divisas (incluyendo el dólar), inflación, tasas de interés, regulación (incluyendo leyes en materia de competencia económica, comunicaciones, transporte e inversión extranjera), impuestos, expropiaciones, inestabilidad social, tasas delictivas y otros factores políticos, sociales y económicos respecto de los cuales no tenemos control alguno.

México ha experimentado periodos prolongados de crisis económica en el pasado, causados por factores internos y externos sobre los cuales no tenemos control. Dichos periodos se han caracterizado por inestabilidad en los tipos de cambio de divisas, inflación alta, contracciones económicas, una reducción de flujos internacionales de capital, una reducción de liquidez en el sector bancario y altos índices de desempleo. Asimismo, recientemente se han experimentado altos índices delictivos en México, así como disturbios sociales. Dichas condiciones podrían ocurrir o seguir ocurriendo en el futuro y afectar de manera negativa nuestro negocio, situación financiera o resultados operativos.

Según datos del INEGI, el PIB (Producto Interno Bruto) mexicano creció 0.8% y la inflación fue del 3.69% en el año terminado el 31 de diciembre de 2025, en 2024 el PIB aumentó 1.4% y la inflación fue del 4.21%. La falta de crecimiento de la economía mexicana, periodos de estancamiento o crecimientos negativos o incrementos inflacionarios o de las tasas de interés podrían tener como resultado que se reduzca la demanda de nuestros servicios, que tengamos que reducir nuestras tarifas o que nuestros clientes busquen otras opciones de transporte. Debido a que una gran parte de nuestros costos son fijos, en caso de que se actualicen los supuestos aquí descritos, es posible que no podamos reducir nuestros costos y gastos, teniendo como resultado que nuestros márgenes de ganancia se vean afectados. Ver sección "Descripción del Negocio- Seguridad y tecnología" de este Reporte Anual.

Condiciones adversas macroeconómicas y de negocios, particularmente en el Estado de Florida y en el sureste de Estados Unidos podrían tener un impacto adverso en los negocios del FEC.

Una disminución de la actividad económica en los Estados Unidos y en todo el mundo puede tener un impacto adverso en los negocios del FEC. Los mercados financieros mundiales pueden experimentar una volatilidad y perturbación significativas. Las perturbaciones macroeconómicas, comerciales y financieras podrían tener un efecto adverso significativo sobre los resultados operativos, la situación financiera y la liquidez del FEC. En particular, el tráfico de mercancías del FEC generalmente se ve afectado por las condiciones económicas generales en Florida y el sudeste de los Estados Unidos. El mayor mercado de carga del FEC depende en gran medida del mercado de la construcción residencial, el mercado de la construcción comercial y la construcción de carreteras estatales y federales, cada una de las cuales es sensible a las condiciones económicas. El ritmo de construcción residencial, así como el nivel de carretera estatal y

federal, y otros proyectos públicos afectan la cantidad de carga agregada que los clientes del FEC solicitan. Durante la recesión económica de 2008, Florida experimentó un descenso sin precedentes en la construcción de viviendas. La condición de las economías internacionales, incluyendo el Caribe, Sudamérica, Europa y Asia, también puede afectar el tráfico intermodal del FEC.

FEC recibe importantes negocios de sus clientes que utilizan los puertos de Miami y Everglades para el envío y la actividad de carga. La vía ferroviaria del FEC confía en estos puertos para servir a los buques de carga en nombre de sus clientes para la importación y la carga de exportación. La disminución de las importaciones o exportaciones en estos puertos podría tener un efecto adverso significativo sobre los resultados operativos, la situación financiera y la liquidez del FEC.

FEC construyó en 2014 una nueva Instalación de Transferencia Intermodal en Port Everglades, Florida por un costo total de USD\$54 millones, de los cuales USD\$30 millones fueron financiados a través de un préstamo del Banco Estatal de Infraestructura (State Infrastructure Bank-SIB), USD\$18.04 millones fueron aportados por una subvención del Departamento de Transporte de la Florida (Florida Department of Transportation-FDOT) y USD\$5.3 millones aportado por FEC.

Los clientes y proveedores del FEC son afectados directamente por las crisis económicas. A medida en que los clientes enfrentan problemas de crédito y experimentan problemas de flujo de efectivo, la demanda de servicios ferroviarios del FEC podría disminuir o el recibo de pagos del FEC podría demorarse. Las condiciones económicas adversas también podrían afectar los costos de seguros del FEC y su capacidad para adquirir y mantener una cobertura de seguro adecuada para los riesgos asociados con el negocio ferroviario si las compañías de seguros experimentan rebajas de crédito o quiebras. Los cambios en las políticas bancarias gubernamentales, monetarias y fiscales para estimular la economía, restaurar la liquidez y aumentar la disponibilidad de crédito pueden no ser efectivos. Es difícil determinar la profundidad y la duración de los problemas económicos y financieros del mercado y las muchas formas en que pueden afectar a los clientes, proveedores y el negocio en general del FEC. Dado el carácter dinámico de los negocios del FEC, cualquier desaceleración económica incrementa el riesgo de cargas significativas de deterioro de activos, ya que FEC debe evaluar el posible deterioro de los activos no corrientes cuando los eventos o cambios en las circunstancias, incluyendo circunstancias económicas, indiquen que el valor en libros del activo respectivo puede no ser recuperable. Esto puede limitar la capacidad del FEC para vender sus activos en la medida en que lo necesite o lo considere deseable.

Además, la vía ferroviaria del FEC compite directamente con otros modos de transporte, incluidos los transportistas de automóviles, y los operadores de buques, barcas y oleoductos. Si estos métodos alternativos de transporte resultan más rentables para los clientes del FEC debido a cambios macroeconómicos, o si se aprueba legislación que proporcione una mayor oportunidad material para las compañías de transporte con respecto a las restricciones de tamaño o peso, los resultados operativos, la condición financiera y la liquidez del FEC podrían ser afectados.

El empeoramiento de las condiciones macroeconómicas, comerciales y financieras, particularmente en Florida y el sudeste de los Estados Unidos, podría tener un efecto adverso sustancial en los resultados operativos, la situación financiera y la liquidez del FEC.

Efectos adversos en la economía de los Estados Unidos o el intercambio comercial entre los Estados Unidos, Canadá y México podría tener un efecto adverso en nuestros estados financieros consolidados

El nivel y el momento de nuestra actividad empresarial dependen en gran medida del comercio entre Estados Unidos, Canadá y México y de los efectos de la renegociación y entrada en vigor del T-MEC (Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá). Las operaciones mexicanas dependen de los mercados de los tres países para los productos que transportamos; así como de los aranceles u otros obstáculos al comercio. Las caídas en las economías de Estados Unidos, Canadá o México probablemente tendrían efectos adversos en nuestros estados financieros consolidados y nuestra capacidad para cumplir con las obligaciones del servicio de la deuda. La reducción de los volúmenes de negociación, que puede ser causada por factores ajenos a nuestro control, puede afectar adversamente nuestros estados financieros consolidados.

Los sucesos en otros países podrían afectar la economía mexicana, el valor de mercado de nuestras acciones y, en consecuencia, nuestra situación financiera y estado de resultados.

El valor de mercado de los valores en México está influenciado por las condiciones económicas y de mercado de países desarrollados y en vías de desarrollo. A pesar de que las condiciones económicas en esos países podrían variar significativamente de la situación económica en México, las condiciones económicas adversas podrían expandirse a nivel regional o la reacción de los inversionistas a los sucesos en esos países podría afectar de manera negativa el valor de mercado de los valores listados en la BMV. Por ejemplo, en años recientes tanto los valores de renta fija como los de renta variable han sufrido caídas importantes como resultado de sucesos en otros países y mercados.

Asimismo, en los últimos años, las condiciones económicas en México han estado ligadas a las condiciones económicas de Estados Unidos, China y países de Europa, derivado del comercio internacional y de la celebración de nuevos tratados y otros convenios similares celebrados entre México, Estados Unidos, la Unión Europea y China, que han tenido como resultado un incremento en la actividad económica de estas regiones.

La economía mexicana se encuentra altamente influenciada por las economías de Estados Unidos y Europa. En virtud de lo anterior, si se cancelan o modifican los nuevos tratados u ocurren sucesos similares, o las condiciones económicas en dichos países son negativas o tienen un crecimiento menor, podrían surgir afectaciones a la economía mexicana. Estos sucesos podrían afectar de manera negativa nuestro negocio, situación financiera y estado de resultados, cualquier desaceleración en las economías de México y Estados Unidos o respecto del comercio entre México y los Estados Unidos puede afectar de manera negativa nuestro negocio, situación financiera y estado de resultados.

Los efectos en las economías mundiales podrían afectar nuestro negocio.

Una volatilidad sustancial, la falta de oportunidades atractivas para obtener financiamiento e interrupciones en los mercados de capital mundiales desde la crisis financiera mundial del año 2008 han afectado de manera negativa los mercados financieros, así como las economías nacionales y mundiales. A pesar de que las condiciones económicas han mejorado lentamente desde el 2011 y ha aumentado la disponibilidad de crédito y las tasas de intereses se mantienen estables, los efectos negativos de los aumentos de aranceles introducidos en Estados Unidos y China en 2018, y el Brexit, podrían contribuir a una disminución en la confianza empresarial afectando los mercados financieros mundiales. La incertidumbre económica continua y la recuperación lenta en México, Estados Unidos, Europa y muchos otros países, seguirá teniendo un efecto negativo en el mercado global. Los efectos de estas afectaciones y de dicha inestabilidad son difíciles de cuantificar o mitigar y es imposible predecir el nivel al cual la economía mundial se recuperará. Tanto

nuestros resultados financieros futuros, como nuestro crecimiento podrían verse afectados si los esfuerzos realizados para lograr una recuperación de esta recesión económica se desaceleran o fracasan.

Estamos sujetos a estándares de divulgación y de contabilidad distintos a los de otras compañías.

Uno de los objetivos principales de las leyes que regulan los mercados de valores en México, Estados Unidos y otros países, es el de promover la divulgación completa y equitativa de toda la información corporativa relevante, incluyendo información contable. Sin embargo, es posible que en un país haya menos información o información distinta disponible a inversionistas a la que normalmente esté disponible en dichos países. Debemos cumplir con obligaciones de entrega de información ante la CNBV y la BMV. Los estándares de divulgación impuestos por la CNBV podrían variar de aquellos establecidos en otros países. En virtud de lo anterior, el nivel de información disponible podría ser distinto al que estén acostumbrados los inversionistas en otras jurisdicciones. Asimismo, las normas contables y los requisitos de divulgación en México difieren a los de otros países. Nuestros estados financieros fueron preparados conforme a las NIIF, las cuales pueden variar de otras normas de información financiera.

El Gobierno Federal ha ejercido y continúa ejerciendo una influencia significativa sobre la economía mexicana

El gobierno mexicano ha ejercido y continúa ejerciendo una influencia significativa sobre la economía mexicana. En virtud de lo anterior, las acciones y políticas establecidas por el gobierno mexicano en relación con la economía, transportación ferroviaria, empresas paraestatales o bancos de desarrollo, podrían afectar de manera negativa al sector privado (y a nosotros), así como las condiciones de mercado, los precios y los retornos de los valores mexicanos. No podemos predecir el impacto de las perspectivas políticas pudiera tener en la economía mexicana. Asimismo, nuestros estados financieros consolidados y las expectativas financieras podrían verse afectadas por cambios en el tipo de cambio, inflación, tasas de interés, regulación, impuestos, y otros cambios políticos, sociales y económicos en México.

En ocasiones, el Gobierno Federal ha implementado cambios en sus políticas y regulaciones y podría continuar haciéndolo en el futuro. Aquellas acciones que buscan controlar la inflación y otras regulaciones y políticas han involucrado incrementos en las tasas de interés, modificaciones a las políticas tributarias, controles de precios, devaluaciones monetarias, controles de capital y límites de importaciones. No podemos asegurar que el Gobierno Federal mantendrá sus políticas actuales en materia política, social o económica o en otras materias o que los cambios antes descritos no puedan tener como resultado un efecto significativo adverso en nuestra situación financiera.

La economía mexicana en el pasado ha sufrido déficit de balanza de pagos y escasez de reservas de divisas. Aunque México ha impuesto controles cambiarios en el pasado, actualmente no hay controles cambiarios. Si la economía mexicana experimenta graves dificultades de balanza de pagos o la amenaza de tales dificultades en el futuro, tendría el derecho de imponer controles cambiarios a las inversiones realizadas en México, incluidas las efectuadas por inversionistas estadounidenses y canadienses. Cualquier política restrictiva de control cambiario podría afectar negativamente nuestra capacidad para obtener dólares o convertir pesos a dólares a efectos de efectuar pagos. Esto podría tener un efecto significativo adverso en nuestros estados financieros consolidados.

No podemos asegurar que los cambios en la legislación federal mexicana y en las regulaciones aplicables al sector ferroviario (principalmente en materia de apertura a otros participantes extranjeros) no podrían afectar nuestro negocio, estado de resultados, situación financiera o el valor de nuestras acciones.

México ha experimentado periodos de altos índices delictivos y dichas actividades podrían afectar nuestro negocio, estado de resultados y situación financiera.

México ha experimentado periodos de altos índices delictivos debido, en gran medida, al crimen organizado. Las actividades criminales y vandalismo han representado retos importantes en materia de seguridad para la industria y el sector productivo. Los transportistas ferroviarios están expuestos al tráfico de drogas en trenes, al robo de carga, diésel, materiales de vía y partes componentes de carros, lo que podría tener como resultado interrupciones operativas y retrasos en la cadena logística. Cabe mencionar que el aumento de actividades delictivas ha requerido que el Ejército, las Policías Estatales, y la Guardia Nacional intervengan, y que hayamos realizado inversiones adicionales en seguridad.

En los últimos años, con motivo del constante flujo de indocumentados hacia Estados Unidos, las operaciones de intercambio en frontera con los ferrocarriles americanos se han visto afectadas, lo que ha causado demoras, mayores gastos e inversión en seguridad y constantes revisiones por parte de la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos (CBP).

Hemos establecido varias medidas estratégicas y cooperado con autoridades federales y locales en México y Estados Unidos para disminuir el número de incidentes de robo y de otras actividades criminales, así como para proteger a empleados, equipo y la carga que transportamos.

A pesar de la adopción de las diversas medidas preventivas en materia de seguridad, así como de las múltiples inversiones ejercidas en la materia, no podemos asegurar que en un futuro la incidencia criminal y otros actos relacionados con la seguridad no tendrán un efecto significativo adverso en las operaciones, especialmente si la delincuencia continúa aumentando. La inseguridad asociada con dichas actividades podría afectar de manera negativa la industria de algunas regiones en las que operamos, afectando también el estado de resultados y situación financiera.

Tasas de interés altas en México podrían incrementar nuestros costos financieros.

El promedio anual de la TIIE a 28 días fue de 7.35%, 10.24% y 11.50% para los años 2025, 2024 y 2023, respectivamente, según el Banco de México. Es posible que el Banco de México incremente su tasa de interés de referencia en el mediano plazo. En virtud de lo anterior, si incurrimos en deuda en pesos durante ese plazo, estaríamos contratando deuda a tasas más altas.

Modificaciones a las NIIF podrían tener como resultado una afectación negativa sobre nuestros procesos internos y podrían representar inversiones importantes para lograr su adecuada aplicación.

Algunas NIIF han sido modificadas, otras podrían modificarse, entrar en vigor en el futuro o emitirse nuevas. La aplicación inicial de los cambios a nuevas NIIF podría tener un impacto negativo en nuestros procesos internos, así como en nuestros resultados de operaciones, situación financiera y habilidad para cumplir con nuestras obligaciones contractuales. A la fecha, no hemos cuantificado el posible impacto derivado de la aplicación de las nuevas NIIF, por la modificación de NIIF existentes o la entrada en vigor de nuevas NIIF. Asimismo, es posible que la información financiera que sea elaborada conforme a las nuevas NIIF o conforme a sus modificaciones, no sea comparable con la información financiera reportada durante ejercicios y periodos anteriores.

Ciertos Factores de Riesgo relacionados con la Adquisición.

Es posible que no tengamos en cuenta las oportunidades de crecimiento de negocios, beneficios de ingresos, ahorro de costos y otros beneficios de la Adquisición y nuestros resultados de operaciones y situación financiera podrían sufrir modificaciones.

Con base a los pronósticos realizados en la adquisición, nuestras oportunidades de crecimiento de negocios, beneficios de ingresos, ahorro de costos y otros beneficios que anticipamos, han tenido un resultado satisfactorio, consideramos que la Adquisición está justificada por los beneficios que logramos al integrar FEC en nuestras operaciones. Hemos avanzado significativamente en todas las suposiciones realizadas sobre las cuales se determinó la contraprestación de la Adquisición del FEC.

GMXT y FEC están sujetos a una regulación gubernamental extensa, y podemos enfrentar restricciones regulatorias en nuestra provisión de servicios combinados en México y en los Estados Unidos. Por ejemplo, en México y en los Estados Unidos, nuestros negocios están sujetos a varias leyes federales, estatales y locales. Para más información, ver las secciones “Concesiones Ferroviarias y Regulación Aplicable en México” y “Regulación Aplicable en los Estados Unidos” de este reporte.

Bajo cualquiera de estas circunstancias, las oportunidades de crecimiento de negocios, beneficios de ingresos, ahorro de costos y otros beneficios anticipados por nosotros como resultado de la adquisición se lograron como se esperaba. Seguiremos manteniendo medidas de integración, aunque derivados de esta integración es probable que incurramos en mayores costos y obtengamos menores beneficios de ingresos o menos ahorros de costos de lo esperado, nuestros resultados operativos y situación financiera podrían verse afectados de manera significativa y adversa.

Podemos continuar experimentando, costos inesperados y retrasos en la integración de nuestros negocios, modelo de negocios y cultura, y nuestro negocio combinado puede no lograr sinergias, eficiencias o ahorros de costos de la Adquisición.

A la fecha de este reporte los negocios del FEC con nuestros activos y operaciones han sido integrados en los plazos esperados, sin embargo el proceso de integración continua, la reestructura del personal, la integración de sistemas, procedimientos operativos, programas de cumplimiento normativo y tecnologías se minimizaron, aunque sigue siendo un reto, por lo que los riesgos relacionados con estos mismos factores podrían originar costos no esperados, hasta no mantenerlos estables para seguir operando como una sola entidad buscando disminuir el impacto adverso en clientes y proveedores, nuestros resultados operativos y situación financiera podrían verse afectados de manera significativa y adversa.

No retener a los empleados clave después de la Adquisición podría afectar adversamente nuestro negocio y los resultados de operación.

El desempeño de nuestras operaciones después de consumir la adquisición podría verse afectado negativamente si no podemos retener a ciertos empleados clave del FEC. Podríamos encontrar dificultades para retener empleados clave como resultado del desafío inherente a integrar la fuerza de trabajo y explicar las diferencias entre nuestra cultura corporativa y la cultura corporativa del FEC. La pérdida de los servicios de uno o más de estos empleados clave podría

afectar adversamente nuestros resultados operativos futuros debido a su experiencia y conocimiento de nuestro negocio.

La integración de los negocios del FEC y de nuestra empresa requiere una mayor atención tanto de nuestra administración como de la administración del FEC, lo que puede afectar nuestros negocios.

Nuestros negocios requieren que el equipo directivo esté activamente involucrado en monitorear y desarrollar operaciones en curso y en potencia, requiere que dediquemos recursos importantes para manejar las operaciones del FEC de manera adecuada, lo que podría disminuir la capacidad de nuestra alta administración y nuestros principales funcionarios para administrar adecuadamente nuestras operaciones ordinarias o limitar nuestra capacidad para identificar otras oportunidades de negocio potenciales.

El crédito mercantil resultante de la compra del FEC podría afectar negativamente nuestros resultados de operación.

La asignación del precio de compra para la adquisición del FEC se ha completado durante la primera mitad de 2018. Un deterioro potencial del crédito mercantil y la amortización de otros activos intangibles podrían afectar negativamente nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones. Evaluamos por deterioro anualmente y con mayor frecuencia cuando lo requieren las NIIF, nuestro crédito mercantil y otros activos intangibles, así como activos de larga duración. Tenemos la obligación de registrar un cargo por deterioro si las circunstancias indican que los valores de los activos exceden sus valores razonables. Nuestra valoración del crédito mercantil, otros activos intangibles o activos de larga duración podrían indicar que podría haber ocurrido un deterioro del valor en dichos activos dando como resultado una depreciación material y no monetaria, que podría tener un efecto adverso significativo en nuestros resultados de operaciones y ganancias futuras.

Riesgos relacionados con nuestras Acciones

Actualmente no existe un mercado para las Acciones y la baja liquidez y la volatilidad alta del mercado mexicano podrían causar fluctuaciones en los precios de nuestras Acciones y en los volúmenes de comercio, lo cual podría limitar la capacidad de nuestros inversionistas de vender sus Acciones a los precios deseados en los tiempos deseados.

El invertir en valores mexicanos tales como nuestras Acciones implican un nivel de riesgo mayor al de las inversiones en valores en países con ambientes políticos y económicos más estables y dichas inversiones se consideran de naturaleza especulativa. Estas inversiones están sujetas a ciertos riesgos económicos y políticos tales como: (i) cambios en el ambiente regulatorio, fiscal, económico y político que pudieran afectar la capacidad de los inversionistas de recibir pagos, totales o parciales, respecto de sus inversiones, y (ii) restricciones a la inversión extranjera y a la repatriación de capital. Asimismo, los volúmenes de operación de valores emitidos por compañías constituidas y que operan en economías emergentes, tienden a ser menores a los volúmenes de operación de valores emitidos por compañías constituidas y que operan en economías desarrolladas.

A pesar de que nuestras Acciones se encuentran listadas en la BMV, es posible que no se desarrolle un mercado activo o que, en caso de desarrollarse, no se mantenga. A pesar de que la BMV es una de las bolsas de valores más grandes de Latinoamérica, el mercado de valores mexicano sigue siendo relativamente pequeño, menos líquido, más concentrado, con menos inversionistas institucionales y con mayor volatilidad que los mercados de valores internacionales principales,

tales como los mercados de valores de Estados Unidos y Europa. A pesar de que el público inversionista participa en la BMV, una parte importante de las operaciones en la BMV se realiza por grandes inversionistas institucionales.

Asimismo, de conformidad con las disposiciones emitidas por la CNBV y el reglamento de la BMV, la BMV cuenta con un sistema que puede suspender ciertos valores si existe volatilidad en sus precios o volumen o si la demanda y oferta de los valores no es consistente con el desempeño histórico y no puede ser explicada mediante información pública disponible a través de los sistemas de la BMV.

Estas características de mercado pueden limitar sustancialmente la capacidad de nuestros accionistas para vender las Acciones al precio que deseen o al momento que lo deseen, lo que pudiera afectar de manera negativa el precio de mercado y la liquidez de las Acciones.

El precio de mercado de nuestras Acciones podría variar significativamente y los inversionistas podrían perder parte o toda su inversión.

La volatilidad en el precio de mercado de nuestras acciones podría evitar que los inversionistas vendan sus acciones a un precio igual o mayor al que pagaron por dichas acciones. El precio de mercado y liquidez de mercado de las acciones podrían ser afectados por diversos factores, algunos de los cuales no están bajo nuestro control, y que podrían no estar directamente relacionados con nuestro desempeño operativo. Dichos factores podrían ser, entre otros:

- . Volatilidad significativa en el precio de mercado y volumen de intercambio de valores de empresas de nuestro sector, en el entendido que dichos factores no estarían necesariamente relacionados con el desempeño operativo de dichas empresas;
- . Percepción de los inversionistas de nuestras perspectivas y de las perspectivas de nuestro sector;
- . Diferencias potenciales entre nuestros resultados financieros y operativos y aquellos esperados por los inversionistas;
- . Cambios en las ganancias o variaciones en nuestros resultados operativos;
- . Desempeño operativo de empresas comparables con la nuestra;
- . Acciones de nuestros accionistas controladores indirectos en relación con las transferencias de las acciones de su propiedad o las perspectivas de que dichas acciones pudieran ocurrir;
- . Contrataciones o salidas de personal administrativo clave;
- . Anuncios por parte de nosotros o de nuestros competidores respecto de adquisiciones, ventas, alianzas estratégicas, asociaciones o compromisos de capital;
- . Nuevas leyes o reglamentos o nuevas interpretaciones de leyes y reglamentos, incluyendo de carácter fiscal, aplicables a nuestra industria o a la tenencia o transmisión de nuestras Acciones;
- . Patrones económicos generales en las economías o mercados financieros de México y los Estados Unidos, incluyendo aquellos que sean resultado de guerras, actos terroristas o respuestas a dichos sucesos; y
- . Condiciones políticas o sucesos en México y Estados Unidos.

Asimismo, la BMV podría suspender la cotización de nuestras acciones si su precio (calculado como porcentaje del precio inicial de oferta) varía sobre ciertos niveles o si ciertos requisitos mínimos señalados en la LMV o en la Circular Única no se cumplen, incluyendo niveles mínimos de accionistas y obligaciones de entrega de información, entre otros. En virtud de lo anterior, la capacidad de nuestros accionistas de vender sus acciones al precio deseado (o incluso su capacidad de venta) podría verse afectada.

La tenencia y cesión de nuestras acciones están sujetas a ciertas restricciones conforme a la legislación mexicana y nuestros estatutos.

La tenencia y cesión de nuestras acciones se encuentran sujetas a ciertas restricciones conforme a la LMV y la Circular Única, así como otras leyes, ordenamientos y normas aplicables al mercado de valores en México (incluyendo normas aplicables al tráfico de información privilegiada y requisitos de revelación de información).

En términos de nuestros estatutos sociales, cualesquier adquisiciones de acciones representativas de nuestro capital social, de cualquier naturaleza, que se pretenda realizar a través de cualquier medio, ya sea en una sola operación o en una serie de operaciones sin importar el tiempo que transcurra entre cada una de dichas operaciones, incluyendo, para dichos efectos, fusiones, consolidaciones o transacciones similares, directas o indirectas, por una o más personas, partes relacionadas, grupo de personas, grupo corporativo o consorcio, requerirá previa autorización por escrito de nuestro Consejo de Administración para su validez, cuando el número de acciones que se pretenda adquirir, conjuntamente con cualquier tenencia anterior, ya sea de manera directa o indirecta, represente el 10.0% o más de nuestro capital social.

Si cualquiera de dichas adquisiciones de acciones representativas de nuestro capital social se consuma en violación a nuestros estatutos sociales sin contar con previa autorización por escrito de nuestro Consejo de Administración, las acciones que en su caso se hayan adquirido (i) conferirán al comprador de dichas acciones derechos económicos iguales a los que confieren el resto de nuestras acciones representativas de nuestro capital social, y (ii) conferirá al comprador derechos corporativos (incluyendo, sin limitar, el derecho a votar las acciones adquiridas, el derecho a solicitar se convoque a una asamblea de accionistas y cualquier otro derecho que se derive de la tenencia de acciones que no tenga connotación o naturaleza económica). Asimismo, en caso de violación a lo dispuesto por nuestros estatutos sociales, el Consejo de Administración podrá determinar, entre otras cosas, la toma de las siguientes medidas: (i) la revocación de la compra, con plena restitución de las prestaciones que hayan intercambiado las partes, en la medida que ello sea posible y no resulte en una violación a las disposiciones de la LMV, o (ii) ordenar la enajenación de la totalidad o una parte de las acciones adquiridas en violación de lo dispuesto en nuestros estatutos sociales, a una tercera parte autorizada por nuestro Consejo de Administración a un precio de referencia mínimo según el piso sea determinado por el Consejo de Administración.

Ver la sección “Estatutos sociales y otros convenios” de este reporte. Dichos términos previstos en nuestros estatutos sociales podrían provocar que ciertas entidades se sientan menos atraídos a invertir en nuestras acciones. Adicionalmente, dichas disposiciones podrían provocar que sea poco probable que se realice el pago a nuestros accionistas de una prima por encima del precio de mercado.

Nuestros principales accionistas actuales continuarán teniendo influencia significativa sobre nosotros y sus intereses podrían entrar en conflicto con los suyos.

Nuestros accionistas principales tienen y continuarán teniendo la capacidad para determinar el resultado de asuntos importantes sometidos a la votación de nuestros accionistas y así ejercer el control sobre nuestras políticas de negocios, incluyendo:

- . La integración de nuestro Consejo de Administración y, consecuentemente, cualquier determinación de nuestro consejo de administración en relación con la dirección del negocio y sus políticas;
- . Fusiones, otras combinaciones de negocios y otras operaciones, incluyendo aquellas que podrían resultar en un cambio de control;
- . El pago de dividendos u otras distribuciones y el monto de estos;
- . La venta o disposición de nuestros activos; y
- . El monto de la deuda en que incurramos.

Nuestros accionistas principales podrían adoptar resoluciones por las que llevemos a cabo acciones que pudieran ser contrarias a los intereses de los demás accionistas. Asimismo, bajo ciertos supuestos, podrían evitar que otros accionistas bloqueen dichas resoluciones o que lleven a cabo acciones contrarias a las que adopten los accionistas principales. Además, nuestros estatutos sociales podrían impedir operaciones que pudieran resultar en un cambio de control y evitar operaciones que permitan a los accionistas transmitir sus acciones u obtener ganancias sobre su inversión en las acciones. Nuestros accionistas principales podrían no actuar de una manera consistente con los intereses de los demás accionistas. Asimismo, las decisiones de nuestros accionistas principales en relación con la venta de sus acciones, o la percepción de que dichas ventas pudieran ocurrir, podrían afectar negativamente el precio de mercado de nuestras acciones.

El pago y monto de dividendos están sujetos a la determinación de nuestros accionistas y/o Consejo de Administración

En virtud de que la Emisora no cuenta con una política de dividendos, podría haber años en que no se distribuyan dividendos y otros años en que se distribuya una porción sustancial de nuestras utilidades. En este último caso, nuestro potencial de crecimiento se vería limitado. Las distribuciones de dividendos dependerán de distintos factores, incluyendo nuestros resultados de operación, situación financiera, necesidades de flujo de efectivo, visión de negocios, la capacidad de nuestras subsidiarias para generar ingresos, implicaciones fiscales y obligaciones contractuales que podrían limitar nuestra capacidad de pagar dividendos y otros factores que nuestro consejo de administración y nuestros accionistas podrían tomar en consideración. De conformidad con la legislación mexicana, sólo podemos distribuir dividendos respecto de utilidades arrojadas conforme a estados financieros que hayan sido aprobados por los accionistas, siempre que las pérdidas de ejercicios fiscales anteriores hayan sido absorbidas, el pago aplicable haya sido aprobado por nuestros accionistas y la reserva legal haya sido constituida.

Los dividendos y otras distribuciones a nuestros accionistas serán realizados en pesos.

Repartiremos dividendos a nuestros accionistas en pesos. Asimismo, nuestras acciones están listadas en la BMV, la cual usa el peso como moneda oficial. Las operaciones con valores listados en la BMV incluyendo compraventas de acciones, deben liquidarse en pesos. Cualquier variación significativa en el tipo de cambio entre pesos y dólares o cualquier otra divisa, pudiera afectar de manera negativa los montos equivalentes en dólares o en otras divisas recibidas en virtud de la conversión como contraprestación por la venta de las acciones o dividendos distribuidos en pesos. Asimismo, las cantidades que paguemos en pesos o que deriven de las ventas de nuestras acciones en pesos, pudieran no ser convertibles a dólares o a otras divisas. A pesar de que el gobierno mexicano actualmente no restringe la capacidad de los mexicanos o extranjeros (personas físicas o morales) para convertir pesos a dólares o a otras divisas, es posible que implemente medidas restrictivas para controlar los tipos de cambio. No podemos predecir el efecto que pudieran tener las variaciones en los tipos de cambio o las restricciones cambiarias impuestas por el gobierno mexicano.

Si emitimos valores adicionales en el futuro, su participación accionaria podría ser diluida, y los precios de mercado de nuestros valores podría disminuir.

Podremos emitir acciones adicionales para financiar adquisiciones o nuevos proyectos o para otros propósitos corporativos en general. Asimismo, nuestros accionistas existentes podrían disponer de algunas de sus acciones, sujeto a las restricciones de venta a las que se encuentren sujetos. Cualquiera de dichas emisiones o ventas podría resultar en la dilución de su participación accionaria o la percepción de cualquiera de dichas emisiones o ventas podría tener un impacto negativo en el precio de mercado de nuestras Acciones.

De conformidad con la legislación mexicana, si emitimos nuevas acciones a cambio de efectivo como parte de un aumento de capital, de una manera que no sea mediante oferta pública, estamos obligados a otorgar a nuestros accionistas el derecho de preferencia para adquirir un número suficiente de acciones para mantener su porcentaje de participación accionaria.

La ejecución de sentencias de responsabilidad civil en contra de los consejeros, directivos relevantes y accionistas controladores de la Compañía puede resultar difícil.

Somos una sociedad anónima bursátil de capital variable constituida conforme a las leyes de México, con domicilio en México y la mayoría de nuestros consejeros, directivos relevantes y accionistas controladores residen en México. Además, la mayor parte de nuestros activos y todos o la mayor parte de los activos de nuestros consejeros, directivos relevantes y accionistas controladores están ubicados en México.

En consecuencia, a los inversionistas extranjeros les podría resultar difícil emplazar a juicio a dichas personas u obtener la ejecución de sentencias en contra de éstas en cualquier otra jurisdicción fuera de México, incluyendo cualesquiera de las sentencias dictadas en juicio para exigir la responsabilidad civil de dichas personas al amparo de las leyes en materia de valores de esos países. Existe duda en cuanto a si dichas personas pueden ser declaradas responsables en México con fundamento en las leyes federales de valores de los Estados Unidos, ya sea mediante juicios promovidos en México o procedimientos de ejecución de sentencias dictadas por tribunales de los Estados Unidos.

De conformidad con la legislación aplicable, nuestros estatutos sociales restringen la capacidad de accionistas que no sean mexicanos de invocar la protección de sus gobiernos en relación con sus derechos como accionistas.

De conformidad con las disposiciones aplicables, nuestros estatutos sociales establecen que aquellos accionistas que no sean mexicanos deberán ser considerados como mexicanos respecto de las acciones de GMXT que adquieran o de que sean titulares, así como de los bienes, derechos, autorizaciones, participaciones o intereses de que sea titular la Compañía, así como los derechos y obligaciones que deriven de los contratos en que sea parte la Compañía con autoridades mexicanas. De conformidad con lo anterior, se entiende que cualquier accionista que no sea mexicano ha renunciado a su derecho de invocar la protección de su gobierno para interponer demandas por la vía diplomática en contra del gobierno de México respecto de sus derechos como accionista. Sin embargo, no se considerará que dicho accionista ha renunciado a cualquier otro derecho, incluyendo cualquier derecho al amparo de las leyes de valores de su país. En caso de invocar la protección del gobierno extranjero, el accionista podría perder sus acciones a favor del gobierno de México.

Cualquier incumplimiento de nuestra parte respecto de obligaciones de listado señaladas por la BMV podría resultar en la suspensión de dicho listado y, en ciertos casos, la cancelación de la cotización de nuestras acciones.

Debido a que somos una compañía con acciones listadas en la BMV, debemos cumplir con ciertos requisitos con la finalidad de mantener dicho listado. Algunos de estos requisitos son que, al menos, el 12% de nuestras acciones sean propiedad del mercado, que nuestras acciones sean propiedad de, al menos, 100 accionistas y contar con cobertura de análisis (al menos un analista) y un formador de mercado.

No podemos asegurar que cumpliremos con todos los requisitos de listado de la BMV en el futuro y no podemos asegurar que nuestras acciones permanecerán listadas en la BMV. Cualquier incumplimiento de nuestra parte respecto de dichas obligaciones de listado podrá tener como resultado la suspensión o la terminación del registro de nuestras acciones y su cotización en la BMV.

Asimismo, de conformidad con la LMV, el registro de nuestras acciones en el RNV podría ser cancelado por la CNBV en caso de infracciones graves o reiteradas de la LMV. En dichos casos o en caso de cancelación del listado de nuestras acciones en la BMV, estaríamos obligados a realizar una oferta pública de adquisición de nuestras acciones dentro de un plazo máximo de 180 días (a petición de la CNBV).

Podríamos vernos afectados negativamente por las decisiones de los accionistas activistas, y tal activismo podría afectar el valor de las acciones

Mientras que continuamente nos involucramos con los accionistas y consideramos sus puntos de vista sobre negocios y estrategia, responder a los accionistas activistas pudiere ser costoso y tomar tiempo, interrumpir las operaciones y desviar la atención de la administración y empleados. Las incertidumbres relacionadas con estas actividades podrían interferir con nuestra capacidad de ejecutar de manera efectiva nuestro plan estratégico, afectar tanto la retención de clientes como el crecimiento a largo plazo, así como limitar nuestra capacidad de contratar y retener personal. Además, cualquier controversia con respecto a cualquier resolución adoptada por nuestros accionistas o nuestro Consejo de Administración pudiere requerir que incurramos en honorarios legales significativos y gastos de representación, así como tiempo y atención por parte de la administración y del Consejo de Administración. Las incertidumbres relacionadas o los resultados de dicho activismo podrían afectar el precio de mercado y la volatilidad de nuestras acciones.

Si los analistas financieros no emiten informes o emiten informes negativos sobre nuestro negocio, el precio de las acciones y su volumen de negociación podrían disminuir.

El mercado de nuestras acciones depende, en parte, de las investigaciones y los informes emitidos por los analistas financieros sobre nosotros y nuestro negocio. Si uno o más de los analistas financieros que cubren nuestras acciones revisan las mismas desfavorablemente o publican información inexacta o perjudicial sobre nuestro negocio, el precio de nuestras acciones podría disminuir. Si uno o más de estos analistas dejan de cubrirnos o publicar informes sobre nosotros con regularidad, la demanda de nuestras acciones podría disminuir, lo que puede causar una disminución en el precio y su volumen de negociación.

Ventas sustanciales de nuestras acciones podría provocar que el precio de nuestras acciones disminuya.

Nosotros y nuestros accionistas actuales hemos acordado, sujeto a ciertas excepciones, durante un periodo de 180 días contados a partir de la Fecha de la Oferta Global, no emitir, vender o transmitir acción alguna del capital social de la Emisora o cualesquiera valores convertibles en, o intercambiables por, o que representen el derecho a recibir, acciones representativas de nuestro capital social. Una vez vencidos dichos acuerdos, dichas acciones podrán ser objeto de venta en el mercado. El precio de mercado de nuestras acciones podría disminuir significativa si un número sustancial de nuestras acciones son vendidas o si el mercado tiene la expectativa de que dichas ventas ocurran.

Otros Valores:

OTROS VALORES

A la fecha del presente, GMXT tiene inscritos en el RNV y en circulación los siguientes valores:

Clave de Pizarra	Fecha de Emisión Original	Fecha de Reapertura	Monto	Fecha de Vencimiento
GMXT 17*	septiembre 28, 2017	marzo 06, 2018	\$ 13,525,000	septiembre 17, 2027
GMXT 19**	septiembre 23, 2019		\$ 6,075,000	septiembre 10, 2029

* Emisión al amparo de un programa de certificados bursátiles autorizado mediante oficio número 153/10751/2017 de fecha 19 de septiembre de 2017.

** Emisión al amparo de un programa de certificados bursátiles autorizado mediante oficio número 153/12121/2019 de fecha 18 de septiembre de 2019.

Asimismo, la Entidad tiene listadas en la Sección A de la BMV, las acciones nominativas sin expresión de valor nominal, Serie única, que representan la totalidad de su capital social, bajo la clave de cotización “GMXT” y están inscritas en el Registro Nacional de Valores bajo los números 3507-4.15-2018-001 y 3507-4.15-2021-002-01.

Por tener inscritos valores en el RNV, GMXT está obligado a proporcionar a la CNBV, a la BMV y al público inversionista diversos reportes de carácter público y confidencial como, la información financiera, económica, contable, jurídica y administrativa a que se refieren los artículos 33, 34, 35 y demás aplicables de las “Disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y a otros participantes del mercado de valores” publicadas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público por conducto de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, con la periodicidad establecida en las propias disposiciones, incluyendo de manera enunciativa: reportes sobre eventos relevantes, información financiera anual y trimestral, reporte anual, informe sobre el grado de adhesión al Código de Mejores Prácticas Corporativas, así como información jurídica anual relativa a asambleas de accionistas, ejercicios de derechos o reestructuraciones corporativas relevantes.

Cambios significativos a los derechos de valores inscritos en el registro:

CAMBIOS SIGNIFICATIVOS A LOS DERECHOS DE VALORES INSCRITOS EN EL REGISTRO

No aplica, ya que los valores de GMXT registrados en el RNV continúan con los mismos derechos corporativos.

Destino de los fondos, en su caso:

DESTINO DE LOS FONDOS

No existen recursos pendientes por aplicar, derivados de las emisiones de valores realizadas en ejercicios anteriores.

Documentos de carácter público:

DOCUMENTOS DE CARÁCTER PÚBLICO

El Ing. Genaro Guerrero Díaz Mercado es la persona encargada de las relaciones con inversionistas y podrá ser localizado en las oficinas de GMéxico Transportes ubicadas en Bosque de Ciruelos No. 99, colonia Bosques de las Lomas, código postal 11700, Alcaldía Miguel Hidalgo, Ciudad de México y en el teléfono: 55 52-46-37-00 y correo electrónico: genaro.guerrero@gmxt.mx.

Este reporte anual y otra información de GMéxico Transportes podrá ser consultada en la BMV, en sus oficinas o en su página de Internet: BMV (www.bmv.com.mx), en la página de la CNBV (www.gob.mx/cnbv) o en la página de GMXT (www.gmxt.mx).

En los últimos tres años, la emisora ha entregado en forma completa y oportuna, información relativa a eventos relevantes e información periódica de conformidad con la legislación aplicable.

[417000-N] La emisora

Historia y desarrollo de la emisora:

HISTORIA Y DESARROLLO DE LA EMISORA

GMéxico Transportes, S. A. B. de C. V. y subsidiarias ("GMXT o la Entidad") es subsidiaria de Grupo México, S. A. B. de C. V. (GMéxico). GMXT es una sociedad tenedora de las acciones de un grupo de compañías dedicadas principalmente a prestar el servicio ferroviario de carga, multimodal y servicios auxiliares, así como cualquier actividad que directamente soporte y esté relacionada con dicho objeto, incluyendo cualquier otra actividad que sea complementaria a los servicios de transportación ferroviaria. Nuestras oficinas principales se encuentran ubicadas en Bosque de Ciruelos #99, Colonia Bosques de las Lomas, Alcaldía Miguel Hidalgo, C.P. 11700, Ciudad de México y el número telefónico es (55) 5246-3700.

El 24 de noviembre de 2005, Grupo México adquirió a través de su subsidiaria ITF el 99% del capital social de Ferrosur. El 8 de noviembre de 2006, la Comisión Federal de Competencia negó su autorización respecto a la consolidación de Ferrosur en ITF, resolución que GMXT e ITF impugnaron a través de un juicio de nulidad ante el Tribunal Federal de Justicia Administrativa (antes el Tribunal Federal de Justicia Fiscal y Administrativa). El 25 de marzo de 2011, el Primer Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Distrito Federal resolvió desechar el recurso de revisión interpuesto por la Comisión Federal de Competencia en contra de la sentencia que aprobó la concentración de Ferrosur por parte de ITF.

El 11 de diciembre de 2014, en la Ciudad de México, mediante asamblea general extraordinaria de accionistas de la Escidente, se aprobó la Escisión y la constitución del Emisor (antes denominada FM Rail Holding, S.A. de C.V.), una sociedad distinta e independiente de la Escidente. Como resultado de la Escisión, al Emisor se le aportaron (i) todos los derechos y obligaciones de la Escidente distintos de su participación en Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V., y (ii) efectivo por aproximadamente \$67 millones. La Escisión surtió efectos el 23 de marzo de 2015. Asimismo, y conforme a la legislación mexicana aplicable, cada uno de los socios de la Escidente recibieron acciones del Emisor en exactamente las mismas proporciones de las que eran titulares en la Escidente.

El 30 de abril de 2016, mediante asamblea general extraordinaria de accionistas de FMRH, se aprobó el cambio de denominación social de la entidad, para quedar en GMéxico Transportes, S.A. de C.V. La duración de GMXT es indefinida. Su folio mercantil en el Registro Público de la Propiedad y de Comercio de la Ciudad de México es el número 529629-1 y su registro federal de contribuyentes es FRH141219HC5.

Desde 1998, GMXT ha realizado inversiones importantes en activo fijo, las cuales han sido orientados principalmente a la adquisición de locomotoras y equipo de arrastre, reconstrucción de vías, maquinaria de vía, equipo de telecomunicaciones, así como inversiones en patios y terminales. Con lo anterior, GMXT continúa con su programa de inversión, que le ha permitido incrementar la velocidad de los trenes y mejorar la seguridad y la eficiencia en su operación.

Adquisición del FEC

El día 30 de junio de 2017, GMXT US concluyó la operación de compra del Florida East Coast Holdings Corp. (FEC), después de haber obtenido las autorizaciones de todas las entidades regulatorias de los Estados Unidos de América,

incluyendo las autorizaciones del Committee of Foreign Investment in the United States, Surface Transportation Board y de la Federal Communications Commission.

La adquisición se concluyó con un pago por parte de la Entidad de USD\$2,003 millones, que fueron financiados con un crédito por USD\$1,550 millones por parte de BBVA Bancomer y Credit Suisse, y un crédito por USD\$250 millones otorgado por Santander. El resto fue financiado con recursos propios de la Entidad. La Entidad acordó asumir deuda a nivel del FEC por USD\$97 millones. Los gastos de adquisición ascienden a \$169,859, los cuales fueron registrados en resultados del ejercicio.

FEC es dueño y opera el derecho de vía de 565 km a lo largo de la costa este de Florida, el cual se extiende de Jacksonville a Miami. La Compañía también opera en aproximadamente 434.5 km de vía principal y ramales, en 193 km de vías ferroviarias de varios centros de clasificación de carros de ferrocarril, de remolques/contenedor y en instalaciones de carga y descarga de automóviles, instalaciones del sistema de señalización, y una serie de oficinas de operación, tiendas y edificios de servicio de vivienda. La línea principal está construida de 136 libras por yarda de vía de riel soldado continuo soportado en ejes atravesados de concreto. Las instalaciones proporcionan una infraestructura fiable para las operaciones ferroviarias adecuadas a las demandas empresariales de los clientes del FEC, incluyendo el movimiento sin restricciones de contenedores de doble estiba, automóviles en tres niveles y ejes ferroviarios más pesados. Las líneas de vías ferroviarias en FEC se construyen en gran parte por rieles de 115 libras por yarda apoyados por durmientes de madera y materiales adecuados para su fijación. FEC es tenedor del único derecho de paso costero privado entre Jacksonville y Miami y es el proveedor de servicios ferroviarios exclusivo a los puertos de Palm Beach, Everglades (Fort Lauderdale) y Miami. Consideramos que la posición estratégica del FEC en dichos puertos ayudará el crecimiento por volumen de los servicios intermodales.

En 2025, FEC transportó 472,214 carros y unidades. FEC transporta productos tales como contenedores y remolques intermodales, roca triturada (agregado), automóviles, alimentos y otros productos industriales. FEC es un transportista importante de agregados en Florida y un conducto clave para el transporte de automóviles hacia el sur del estado.

FEC proporciona una ruta directa a través de las regiones más congestionadas de Florida y estimamos que el FEC es capaz de transportar carga más rápida y eficientemente que otros medios de transporte, tales como el autotransporte, dado que un tren puede transportar el equivalente a 300 camiones en promedio.

El corredor del FEC fue establecido hace 100 años. A través de la creación de la vía ferroviaria y la construcción de bienes raíces alrededor de la vía, FEC es un participante importante en el desarrollo de los mercados de consumo (Miami y Jacksonville) en la costa este de Florida, transformando a las comunidades en una de las áreas urbanizadas más grandes de Estados Unidos. El FEC ha sido un elemento primordial en la extensión de la Clase I de vías férreas de CSX Transportation y Norfolk Southern Railway, transportando carga y productos industriales en el estado. A través de sus conexiones portuarias, el FEC provee transportación de contenedores a las compañías de mercancías más importantes, siendo la manera más directa y eficiente de transportar mercancías entre Latinoamérica, Asia y Europa, así como a las regiones internas del sureste de Estados Unidos.

FEC representa una atractiva oportunidad para expandir nuestra base de clientes, mejorar nuestra estrategia multimodal y expandir y consolidar nuestra presencia y diversidad geográfica en los Estados Unidos. Con la integración del FEC, esperamos optimizar nuestra estructura de capital manteniendo una posición financiera fuerte y con rangos de deuda disciplinados. Esta operación representa una de las adquisiciones más importantes en la historia de nuestra compañía y

un paso más a la estrategia de crecimiento para consolidar nuestra plataforma y reafirmar nuestra posición como un operador líder en México. Asimismo, representa una oportunidad única para integrar de manera positiva la experiencia y cultura de dos compañías con una larga tradición comercial en México y Estados Unidos.

Eventos relevantes y acontecimientos recientes

Huracanes

Durante la temporada de Huracanes del 2025 en el Océano Atlántico, ninguna tormenta causó daños significativos a la infraestructura de FEC y el servicio se mantuvo en operación.

El estado de Texas sufrió severas inundaciones el 4 de julio de 2025, y el Ferrocarril Texas Pacifico Transportation tuvo afectaciones por lo cual tuvo que destinar recursos para la reparación de vías, puentes y otras estructuras.

Emisiones de Certificados Bursátiles

GMXT tiene en circulación al amparo de un programa de Certificados Bursátiles de la siguiente manera:

- ? Con fecha 19 de septiembre de 2017 por un monto total de Ps.\$15,000,000,000.00 (quince mil millones de pesos 00/100 M.N.) una emisión de Certificados Bursátiles registrados en la Bolsa Mexicana de Valores, con la clave de cotización: “GMXT 17”.
- ? Con fecha 23 de septiembre de 2019 se incrementó el monto total para llegar a Ps.\$25,000,000,000.00 (veinticinco mil millones de pesos 00/100 M.N.) una emisión de Certificados Bursátiles registrados en la Bolsa Mexicana de Valores, con clave de cotización: “GMXT 19”.

Los Certificados Bursátiles emitidos al amparo del Programa mencionado, se encuentran inscritos con el No. 3507-4.15-2018-001 y 3507-4.15-2021-002-01., respectivamente en la sección de valores del Registro Nacional de Valores.

El 6 de marzo de 2018 se realizó la primera reapertura de la primera emisión de Certificados bursátiles adicionales GMXT 17, el monto de la reapertura fue por hasta \$5,000,000; con los recursos netos obtenidos de la colocación y tomando recursos de su tesorería la Entidad realizó el 12 de marzo de 2018 un prepago del crédito puente que tenía con BBVA Bancomer y Credit Suisse por la cantidad de US\$396,775 miles.

Las principales características de cada una de las emisiones son las siguientes:

	<u>Primera Emisión</u>	<u>Tercera Emisión</u>
	<u>GMXT 17 a tasa fija</u>	<u>GMXT 19 a tasa fija</u>
Monto	\$13,525 millones de pesos	\$6,075 millones de pesos
Tasa	7.99%	8.17%
Plazo	10 años	10 años

Adopción del régimen S.A.B.

En la asamblea general extraordinaria de accionistas celebrada el 23 de octubre de 2017 y con motivo de la Oferta Pública Inicial se acordó reformar los estatutos sociales de la Emisora con la finalidad de cumplir con las disposiciones aplicables a las sociedades anónimas bursátiles de conformidad con la Ley del Mercado de Valores, por lo tanto, se aprobó la adopción del régimen de Sociedad Anónima Bursátil.

Oferta Pública Inicial

El 9 de noviembre de 2017, la Entidad anunció la colocación de su OPI de acciones en la Bolsa Mexicana de Valores bajo el símbolo GMXT*. La oferta consistió en una oferta pública global primaria de suscripción y pago de acciones y oferta pública global secundaria de venta de acciones.

El 27 de junio de 2025 en asamblea general extraordinaria de accionistas con un porcentaje de aprobación de 97.4133% del capital social de la sociedad se aprobó la cancelación de la inscripción de las acciones representativas del capital social de GMXT en el Registro Nacional de Valores y su listado en la Bolsa Mexicana de Valores.

El 23 de septiembre de 2025 se lanzó la oferta pública de adquisición hasta por 390,903,947 acciones a un precio de \$35.99 por acción. Al final de la oferta pública se recibieron cartas de aceptación por un total de 210,893,144 acciones, pagándose un monto de \$7,590,044,253 pesos.

El 15 de enero de 2026 la CNBV resolvió cancelar la inscripción de las acciones representativas del capital social de GMXT en el Registro Nacional de Valores ("RNV"). El Oficio de Cancelación ha sido formalmente notificado a la BMV y, en consecuencia, la BMV ha procedido a implementar los procesos administrativos y operativos para formalizar la cancelación de la inscripción y listado de las Acciones en dicha bolsa de valores. La cancelación de la inscripción de las Acciones en el RNV surtió efectos a partir del 15 de enero de 2026.

Conforme a lo requerido por la Ley del Mercado de Valores, GMXT constituyó el fideicomiso irrevocable de administración y pago número F/000320 con Grupo Bursátil Mexicano, S.A. de C.V., Casa de Bolsa, como fiduciario, con el fin de adquirir las acciones que no fueron adquiridas a través de la oferta pública de adquisición. A la fecha, el Fideicomiso de Pago se encuentra completamente fondeado.

El Fideicomiso de Pago estará vigente durante un periodo obligatorio que comienza el 15 de enero de 2026 y termina en lo primero que ocurra entre (i) el día inmediato siguiente a que se cumplan 6 (seis) meses calendario contados a partir de la Fecha de Inicio (es decir, el 16 de julio de 2026), o (ii) la fecha en que el Fiduciario haya adquirido, en su caso, la totalidad de las Acciones Remanentes y pagado a los titulares de dichas acciones el precio de compra correspondiente.

Fusión con ITF

El 1° de diciembre de 2017, se llevó a cabo la fusión de la Emisora, en su carácter de sociedad fusionante, con ITF, en su carácter de sociedad fusionada, subsistiendo la Emisora y extinguiéndose ITF. A partir de esa fecha, la Emisora adquirió y asumió incondicionalmente y a título universal, todos los activos y pasivos de ITF.

Fusión con ITM

El día 26 de abril de 2022, mediante asamblea extraordinaria de accionistas, se aprobó la fusión de la entidad en carácter de fusionante con ITM en carácter de fusionada.

La fusión se llevó a cabo considerando (i) por un lado, el precio promedio de cotización de la acción de la Sociedad, durante el periodo de 90 días comprendido entre el 24 de enero de 2022 y el 22 de abril de 2022, el cual resulta en el precio de \$37.25 pesos y, (ii) por el otro lado, el precio promedio de cotización de las 10,823,039 acciones serie B representativas del capital de GAP propiedad de ITM, durante el periodo de 90 días comprendido entre el 24 de enero de 2022 y el 22 de abril de 2022, el cual resulta en el precio de \$293.70 pesos, más \$6,854,381,916.70 pesos en efectivo provenientes de la caja neta de ITM.

Como resultado de la fusión, se generó un aumento en el capital social de la Sociedad por un monto de \$10,033,108,471.00 pesos, que es el monto total del capital contable de ITM (considerando el valor actualizado de las acciones de GAP y el valor del efectivo en caja neta de ITM), mediante la emisión de 269,345,194 acciones nominativas sin expresión de valor nominal, serie única, representativas de la parte variable del capital social de la Sociedad (las "Acciones de la Fusión"), las cuales serían distribuidas a los accionistas de ITM.

Como resultado de lo anterior, (i) GMéxico incrementó su participación en el capital social de GMXT pasando de 69.96% a 70.27%, (ii) Grupo Carso, S.A.B. de C.V. incrementó su participación en el capital social de GMXT pasando de 15.14% a 15.24%, y (iii) Sinca Inbursa, S.A. de C.V., Sociedad de Inversión de Capitales incrementó su participación en el capital social de GMXT pasando de 1.46% a 1.88%. Las acciones correspondientes a los accionistas minoritarios de ITM no identificados, serán mantenidas por la Sociedad y serán entregadas a dichos accionistas una vez que éstos sean identificados, salvaguardando todos los derechos de la legislación aplicable y los estatutos sociales que la Sociedad les otorga.

CNA – Comisión Nacional Antimonopolio (antes COFECE – Comisión Federal de Competencia Económica)

Con fecha 10 de septiembre de 2018 la CNA, por conducto de la autoridad investigadora, inició una investigación de oficio a fin de determinar si existían condiciones de competencia efectiva en el servicio público de transporte ferroviario de carga, de productos químicos y/o petroquímicos en rutas con origen y/o destino en la zona sur del estado de Veracruz, investigación identificada bajo el número de expediente DC-003-2018.

El 8 de octubre de 2018 se notificó a GMéxico el oficio No. COFECE-AI-DGMR-2018-119 para que, en su carácter de tercero coadyuvante relacionado con el mercado que se investiga, proporcionara diversa información y documentos; posteriormente el 8 de noviembre de 2018, GMéxico presentó el escrito de desahogo al requerimiento ante la CNA, entregando la información y documentación solicitados por la misma.

El 21 de noviembre y el 11 de diciembre de 2018, se notificó a GMéxico los acuerdos mediante los cuales se reiteran ciertas preguntas para aclarar la información ya presentada. es por lo anterior que el 29 de noviembre y 19 de diciembre de 2018, respectivamente, GMéxico presentó los escritos de desahogo a los requerimientos, aclarando la información y documentación solicitada.

El 21 de diciembre de 2018 y 7 de enero de 2019, GMéxico presentó escritos en alcance respecto al escrito presentado el 19 de diciembre ante la CNA, entregando la información y documentación requerida.

El día 14 de enero de 2019, se notificó a GMéxico el acuerdo mediante el cual se reiteran nuevamente ciertas preguntas para aclarar a la información ya presentada. por lo anterior, GMéxico dio respuesta mediante escrito presentado el 22 de enero de 2019, aclarando la información y documentación solicitada.

El día primero de febrero de 2019 la CNA notificó a GMéxico un acuerdo mediante el cual se tuvo por desahogado en su totalidad el oficio y se identifica como confidencial cierta información solicitada con tal carácter.

Después de varias actuaciones, el 27 de enero de 2020 se emitió la resolución del expediente misma que fue notificada a GMéxico el 4 de febrero del mismo año, mediante la cual la CNA determinó la ausencia de condiciones de competencia efectiva en 20 mercados relevantes.

GMéxico promovió una demanda de amparo indirecto ante los juzgados de distrito en materia administrativa, especializados en competencia económica, en contra de la resolución emitida por el pleno de la CNA en el expediente DC-003-2018, misma que ya fue admitida a trámite desde el día 6 de marzo de 2020, en todos sus términos y a la fecha el litigio se encuentra en trámite.

El 12 de agosto de 2020, GMéxico ofreció una prueba pericial en el juicio de amparo con la finalidad de demostrar la incorrecta metodología empleada por las autoridades responsables para determinar la ausencia de condiciones de competencia económica en los mercados relevantes.

Por lo anterior, con la finalidad de dar oportunidad de que se desahogue dicha prueba pericial, la audiencia constitucional que se encontraba fijada para el 8 de octubre de 2020, fue diferida para ser celebrada el día 25 de marzo de 2021.

Asimismo, la CNA solicitó se confirmara si las quejas promovieron algún medio de defensa en contra de los lineamientos generales que deben observarse para desarrollar los modelos de costos que se aplicarán para resolver los procedimientos suscitados dentro del sistema ferroviario mexicano, respecto de lo dispuesto en los artículos 35, 36, 36 bis y 47 de la ley reglamentaria del servicio ferroviario, publicados en el DOF el día 4 de febrero de 2020 y los acuerdos ARTF 163/2020 y ARTF 164/2020.

El acuerdo recaído a dicha solicitud se notificó a GMéxico el día 18 de febrero de 2021, en el que se requirió informar si efectivamente se había hecho valer algún medio de impugnación.

En cumplimiento a lo anterior, el día 3 de marzo de 2021, se presentó el escrito de desahogo al requerimiento formulado, en el que se hizo del conocimiento del juez de distrito que tanto Ferrosur como Ferromex efectivamente impugnaron los acuerdos y lineamientos de referencia ante el tribunal federal de justicia administrativa, mismos que se encuentran radicados bajo los expedientes número 17748/20-17-13-2 y 17767/20-17-02-4 respectivamente.

En atención a lo anterior, el juez de distrito requirió al tribunal federal de justicia administrativa para que remitiera copia certificada de las constancias que integran los juicios radicados bajo los expedientes número 17748/20-17-13-2 y 17767/20-17-02-4, respectivamente; requerimiento que fue desahogado el 16 de julio de 2021.

El 2 de julio de 2021 se rindió el informe justificado por parte de la autoridad. posteriormente, el 4 de agosto del mismo año se tuvieron por ratificados los peritos de las partes.

La audiencia constitucional estaba fijada para el 9 de febrero de 2022, sin embargo, fue diferida para el 25 de marzo de 2022, debido a que aún no se ha desahogado la prueba pericial.

El 4 de abril de 2022, se tuvo por rendido el dictamen de la CNA. Nuevamente fue diferida la audiencia constitucional, en esta ocasión para el 15 de junio de 2022, pues se encuentra transcurriendo el plazo para que los peritos rindan su dictamen.

Los dictámenes periciales ya fueron ratificados y se le dio a GMEXICO un plazo para manifestarse sobre su contenido, mismo que venció el 14 de julio de 2022. Una vez más fue diferida la audiencia constitucional para el 17 de agosto de 2022.

De nuevo fue diferida la audiencia constitucional para el 13 de octubre de 2022.

Debido a que está pendiente la intervención del perito tercero, la audiencia constitucional otra vez fue diferida para el 18 de enero de 2023.

Corrió el plazo para manifestarnos del dictamen pericial del perito tercero sobre el cuestionario de tarifas. El plazo venció el 7 de febrero de 2023. La audiencia constitucional de nuevo se difirió para el 1° de marzo de 2023.

La audiencia se celebró el 1 de marzo de 2023 y el asunto aún se mantiene en etapa de sentencia.

El 28 de febrero de 2025, se notificó la sentencia del juicio, en la que el juez determinó sobreseer el procedimiento. Se presentó Recurso de Revisión el 12 de marzo de 2025 mismo que se admitió el 25 de marzo de 2025, por el Primer Tribunal Colegiado de Circuito en Materia Administrativa Especializado en Competencia Económica, Radiodifusión y Telecomunicaciones, bajo el número de expediente R.A. 78/2025.

El recurso de revisión se resolvió en el sentido de levantar el sobreseimiento dictado en la sentencia y mandar el expediente a la SCJN para que se pronuncie de los artículos de la ley impugnados.

Si la corte considera que los artículos son constitucionales, el asunto volverá al tribunal colegiado para resolver sobre los temas de legalidad.

El día 5 de febrero de 2026 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el EXTRACTO del dictamen preliminar del expediente IEBC-003-2023, emitido el 3 de febrero de 2026. En los siguientes días nos fue notificado dicho dictamen. Se está analizando la respuesta legal que se dará a la Autoridad, misma que vence a mediados de abril.

Las inversiones de la Compañía en los últimos tres años se han enfocado principalmente a: cambio y rehabilitación de vía, construcción y rehabilitación de laderos, patios y terminales, actualización de equipo de telecomunicaciones y adquisición de equipo tractivo y rodante.

Durante los últimos tres ejercicios las principales inversiones de la Compañía fueron las siguientes:

Concepto	2025	2024	2023
Infraestructura	\$ 2,898	\$ 5,563	\$ 3,363
Terrenos	\$ 4,136	\$ 9	\$ 62
Fuerza motriz y equipo rodante	\$ 111	\$ 704	\$ 1,853
Edificios, Terminales y Talleres	\$ 649	\$ 554	\$ 513
Telecomunicaciones y Eq. Computo	\$ 1,261	\$ 476	\$ 1,402
Maquinaria de vía y equipo	\$ 612	\$ 331	\$ 184
Equipo de automotriz	\$ 208	\$ 222	\$ 190
Otros	\$ 31	\$ 95	\$ 35
Total de Inversiones	\$ 9,905	\$ 7,954	\$ 7,601

*Cifras en Millones de Pesos

Descripción del negocio:

DESCRIPCIÓN DEL NEGOCIO

La División Transportes de Grupo México está representada por su subsidiaria GMéxico Transportes, S. A. B. de C. V. (GMXT). En GMXT ofrecemos soluciones logísticas y de transporte terrestre de carga de forma segura, eficiente, confiable y ecológicamente responsable, que contribuyen a fortalecer la conectividad y competencia en los mercados en los que participamos.

Misión: Transporte, seguro, eficiente y confiable que contribuya a la competitividad de nuestros usuarios.

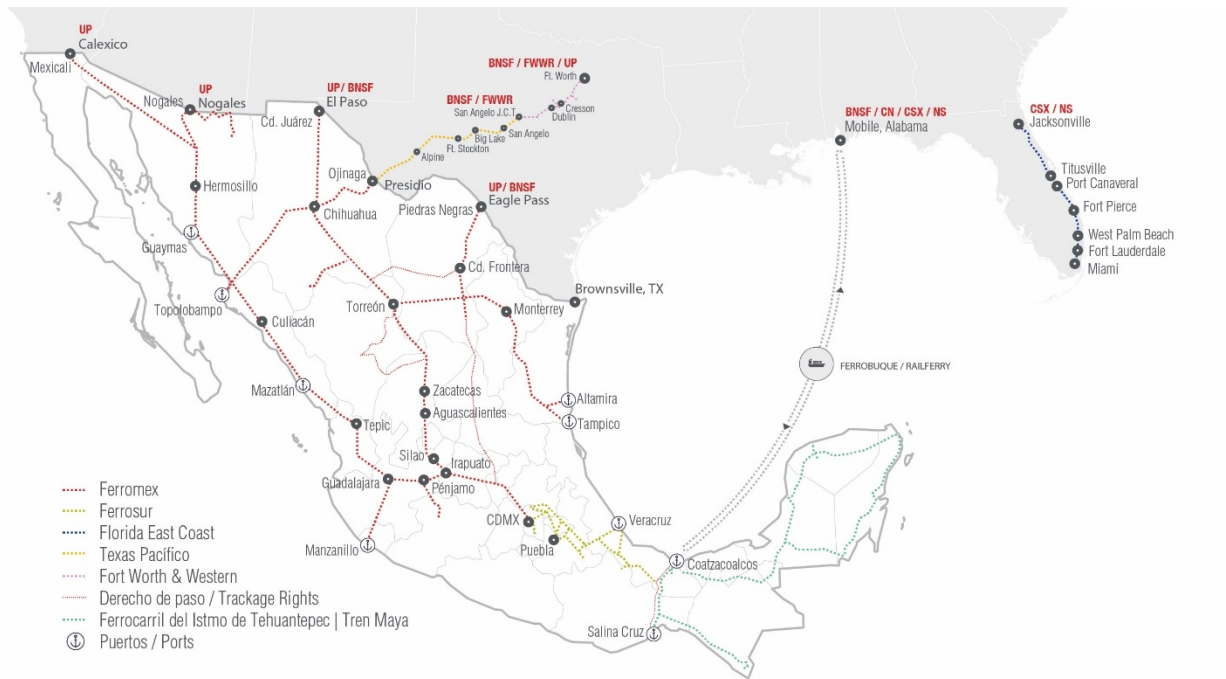
Visión: Ser la mejor opción de transporte de carga.

Las principales subsidiarias de GMXT son:

- Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V. (Ferromex),
- Ferrosur, S. A. de C. V. (Ferrosur),
- Florida East Coast (FEC),
- Texas Pacífico Transportation, LTD. (TXP)
- Intermodal México, S. A. de C. V. (IMEX).
- CG Railway, LLC (CGR)

Somos la empresa líder de transporte terrestre en México con la mayor cobertura y conectividad. Tenemos una red de 11,017 kilómetros de vías, en 24 estados de la República mexicana, el estado de Texas y Florida en los Estados Unidos.

Contamos con uno de los 8 Ferrocarriles Clase 1 en Norteamérica que conecta cinco cruces fronterizos con los Estados Unidos, así como con cinco puertos en el Océano Pacífico y cuatro más en el Golfo de México, uno de ellos con acceso a Mobile vía ferrobuzque:



Fuente: información interna de la Emisora.

Actividad Principal:

ACTIVIDAD PRINCIPAL

Nuestra red está respaldada por una fuerza de más de 11,152 empleados, 893 locomotoras, y más de 35,103 carros de ferrocarril.

Desde que comenzamos a operar el ferrocarril en 1998 hemos casi triplicado nuestra capacidad de carga y toneladas kilómetro transportadas, invirtiendo en nuestra red ferroviaria para hacerla más resistente, moderna y eficiente.

La industria ferroviaria en México ha evolucionado y se ha dinamizado desde su privatización:

- Aumento de más del 16% en la fuerza tractiva.
- El volumen transportado ha crecido 165%.
- Incrementó la participación del mercado de carga terrestre, al crecer de 18.8% a 26.3%.
- Crecimiento sostenido en el tráfico ferroviario de comercio exterior.
- Ampliación de la capacidad de las vías en los principales corredores, acorde con el estándar de la AAR.

El desempeño del sector ferroviario es fundamental para el crecimiento económico de los países en los que tenemos presencia ya que forma parte de la columna vertebral para el desarrollo de cadenas de suministro eficientes del sector industrial y transporta una gran parte de las mercancías y productos vitales para cada región. Prestamos servicios de transporte ferroviario en las industrias agrícola, automotriz, minera, energética, química, siderúrgica, cementera y de bienes de consumo.

En 2025 las ventas fueron de MXN \$64,674 millones, 6.6% más que en 2024. Se transportaron 66,931 millones de toneladas-kilómetro, cifra que disminuyó (1.4)% contra el año anterior. Se movieron 1,986,941 carros, (2.4)% menos que en 2024 **y nuestro EBITDA fue de MXN \$27,084 millones, con un margen de 41.9%, un crecimiento del 6.1%.**

En 2025 continuamos con la reingeniería de nuestros procesos a través del Plan Maestro de Servicio, apegado a nuestros nuevos principios operativos, lo que nos ha permitido mejorar las métricas operativas y financieras, liberando capacidad de la vía y siendo más eficientes en el manejo de los recursos del transporte. Este plan se rige por cinco principios:

1. Incrementar longitud de trenes
2. Mejorar la fluidez y velocidad de la red
3. Disminuir tiempo en terminales
4. Maximizar la utilización de las locomotoras
5. Equilibrar el flujo de trenes con rumbo al norte y al sur del país

A continuación, se describe la información de la Compañía por cada línea de negocio:

Segmentos	Año terminado el 31 de diciembre de			
	2025	2024	Variación	
			\$	%
Agrícola	\$ 20,135	\$ 18,069	\$ 2,066	11.4%
Intermodal	\$ 9,751	\$ 9,110	641	7.0%
Automotriz	\$ 7,300	\$ 6,204	1,096	17.7%
Minerales	\$ 5,586	\$ 5,354	232	4.3%
Químicos y fertilizantes	\$ 4,765	\$ 4,768	(3)	-0.1%
Energía	\$ 4,727	\$ 4,697	29	0.6%
Industriales	\$ 4,052	\$ 4,601	(549)	-11.9%
Metales	\$ 2,963	\$ 3,120	(157)	-5.0%
Cemento	\$ 2,860	\$ 2,942	(82)	-2.8%
Subtotal segmentos	\$ 62,140	\$ 58,865	\$ 3,274	5.6%
Otros ingresos	\$ 2,253	\$ 1,422	831	58.4%
Pasajeros	\$ 281	\$ 253	29	11.4%
Trucking	\$ -	\$ 104	(104)	-100.0%
Ingresos totales	\$ 64,674	\$ 60,644	\$ 4,030	6.6%

Cifras expresadas en millones de pesos

Segmentos	Año terminado el 31 de diciembre de			
	2024	2023	Variación	
			\$	%
Agrícola	\$ 18,069	\$ 15,190	\$ 2,879	19.0%
Intermodal	\$ 9,110	\$ 7,312	1,798	24.6%
Automotriz	\$ 6,204	\$ 5,986	218	3.6%
Minerales	\$ 5,354	\$ 6,090	(736)	-12.1%
Químicos y fertilizantes	\$ 4,768	\$ 4,446	322	7.2%
Energía	\$ 4,697	\$ 4,532	165	3.6%
Industriales	\$ 4,601	\$ 4,715	(114)	-2.4%
Metales	\$ 3,120	\$ 3,478	(358)	-10.3%
Cemento	\$ 2,942	\$ 2,938	4	0.1%
Subtotal segmentos	\$ 58,865	\$ 54,687	\$ 4,178	7.6%
Otros ingresos	\$ 1,422	\$ 1,213	209	17.2%
Pasajeros	\$ 253	\$ 246	7	2.8%
Trucking	\$ 104	\$ 286	(182)	-63.6%
Ingresos totales	\$ 60,644	\$ 56,432	\$ 4,212	7.5%

Cifras expresadas en millones de pesos

Canales de distribución:

CANALES DE DISTRIBUCIÓN

Vendemos la mayoría de nuestros servicios de transporte a través de canales de distribución directos. Contamos con una fuerza de ventas dedicada a contactar de manera continua a nuestros clientes. Atendemos a nuestros clientes enfocándonos en dos áreas: ventas y mercadotecnia, los cuales están divididos en 9 subsegmentos: agrícola, intermodal, minerales, automotriz, químico, energía, industrial, metalúrgico y cemento.

Proveedores

Dependemos de un número limitado de proveedores de materiales, servicios y equipo ferroviario (tales como durmiente, riel, fijación, mantenimiento de vía, locomotoras y equipo de arrastre).

El combustible es el insumo más representativo en nuestras finanzas y clave para nuestra operación. Para disminuir el riesgo hemos diversificado la compra a proveedores, nacionales e internacionales, con el objetivo de mejorar el precio y garantizar (en la medida de lo posible) la disponibilidad de este. Contamos con un total de 12 proveedores de diésel al cierre del 2025. Importamos el 28% de nuestro consumo. El contrato con Pemex Transformación Industrial representa el 31% de nuestro consumo. El 41% restante lo surtimos con Distribuidores Nacionales facultados para comercialización en México. Véase “Factores de Riesgo– Riesgos Relacionados con nuestro negocio y la industria – Los precios de combustibles y la falta de disponibilidad de estos podrían afectar de manera negativa nuestra operación, situación financiera y liquidez.”

Nuestros principales proveedores son: locomotoras (Wabtec y Progress Rail), carros de ferrocarril (Trinity Industries y Greenbrier). Los principales proveedores de maquinaria de vía y refacciones de carros son: Plasser & Theurer, Nordco, Harsco, Wabtec, Amsted y Brandt. Asimismo, adquirimos la mayoría del riel de SDI, Rocky Mountain Steel y Sumitomo empresas que cumplen con nuestros requisitos y especificaciones.

También celebramos contratos de mantenimiento para la prestación de servicios ordinarios de mantenimiento (inspección) y reparación de locomotoras y equipo con Locomotive Manufacturing and Services, Alstom Transport México y Progress Rail Maintenance de México.

Patentes, licencias, marcas y otros contratos:

PATENTES, LICENCIAS, MARCAS Y OTROS CONTRATOS

Los derechos relacionados con todas las patentes, licencias y marcas señaladas en el presente Reporte son propiedad de sus titulares.

La Compañía tiene dos marcas principales registradas ante el Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial (IMPI), como lo son “GMéxico Transportes” en la clase 39 y “GMXT” en la clase 35.

Ferromex subsidiaria de la Compañía tiene alrededor de 99 marcas registradas ante el Instituto Mexicano de Propiedad Industrial (IMPI); como lo son: “CHEPE”, “FERROCARRIL MEXICANO”, “FERROMEX”, “CHEPE EXPRESS”, “CHEPE XPLORA”, “URIKE”, “URIKE COCINA A BORDO” y “TEOTIHUACANO EXPRESS”, entre otras. Cada una de ellas se encuentra registrada en diferentes clases. Las principales son la 39, 41 y 43. La vigencia de cada marca varía; en este momento les queda un término aproximado de entre uno y 10 años antes de que se requieran renovar dichas marcas.

Ferrosur, subsidiaria de la Compañía cuenta con algunos registros de la marca “FERROSUR” ante el IMPI en la clase 39 y uno en la clase 35.

GFM, subsidiaria de la Compañía cuenta con el registro de la marca “GRUPO FERROVIARIO MEXICANO” ante el IMPI en la clase 35.

Intermodal México, S.A. de C.V., subsidiaria de la Compañía cuenta con algunos registros de la marca “INTERMODAL MÉXICO”, “IMEX NA” e “IMEX” en la clase 39.

Líneas Ferroviarias de México, S.A. de C.V., subsidiaria de la Compañía cuenta con el registro de la marca “LÍNEAS FERROVIARIAS DE MÉXICO” en clase 35.

Intermodal México Arrendadora, S.A. de C.V., subsidiaria de la Compañía cuenta con el registro de la marca “INTERMODAL MÉXICO ARRENDADORA” en clase 39.

Principales clientes:

PRINCIPALES CLIENTES

Acuerdos Comerciales

Una parte importante de nuestros ingresos son generados al amparo de contratos con clientes que son propietarios de instalaciones cerca de nuestras vías con las cuales tenemos conexión. Los contratos y acuerdos pueden variar en términos de duración, monto y requerimientos de volumen. Comúnmente, el término de los contratos no excede de 3 años y para aquellos contratos de más de un año, los precios están sujetos a incrementos anuales congruentes con su mercado correspondiente. Nuestras vías están comúnmente integradas a las instalaciones de nuestros clientes y sirven como componentes claves en su cadena de suministro. En circunstancias específicas, nuestros clientes han hecho inversiones de capital importantes en instalaciones cercanas a nuestras vías (como son plantas industriales o bodegas) lo que genera un vínculo a largo plazo.

La gran mayoría de los acuerdos comerciales están sujetos a un programa de combustible que nos protege de la variación de los precios y cláusulas de salida en caso de ser necesario. Nuestros contratos pueden clasificarse como sigue:

- ? *Contratos celebrados directamente con Clientes.* Son los contratos con clientes que tienen infraestructura ferroviaria en sus instalaciones. Los contratos establecen los términos y condiciones que definen volúmenes, tarifas, incrementos, reglas de operación, términos de pago, penalizaciones e indemnizaciones para cada una de las partes.
- ? *Contratos celebrados directamente con los ferrocarriles.* Nosotros también fungimos como socios para las rutas interlineales con los ferrocarriles Clase I, donde ellos son los que negocian con el cliente por la totalidad del flete. Los ferrocarriles Clase I nos pagan, tras la prestación de nuestros servicios en nuestra porción de la ruta sin importar si el cliente le ha pagado, lo cual se traduce en una baja exposición crediticia y pago oportuno.

Tarifas Públicas.

En los demás casos, la vía ferroviaria genera ingresos por el transporte de mercancías utilizando una tasa por unidad basada en el tipo de mercancías y condiciones de mercado. Las tarifas pueden ser ajustadas al no estar en contrato sin previo aviso.

México

Al 31 de diciembre de 2025, los principales clientes de GMXT en términos de ventas fueron: Ternium, Grupo Proan, Cemex México, Constellation Brands, Grupo Cargill, Almidones Mexicanos, Nissan Mexicana, Pemex, Volkswagen de México, Valero, Grupo ADM, Grupo Deacero y General Motors. Al 31 de diciembre de 2025, nuestros 50 clientes principales representaron el 80% de nuestros ingresos por servicios (excluyendo FEC). Sin embargo, ningún cliente representó más del 5.47% de nuestros ingresos por servicios (excluyendo FEC). Durante los periodos antes señalados, nuestros principales clientes por división de negocios fueron:

- ? *Agrícola.* Productores de aceites vegetales: Ragasa, Aceites, Grasas y Derivados, S.A. de C.V., Proteinol, S.A. de C.V. y Fábrica de Jabón La Corona, S.A. de C.V.; otros productores de alimentos como: Proan, Lala, Bachoco, Empresas Guadalupe, Tyson; molinos de maíz como: Grupo Cargill, Grupo ADM, Maseca y Minsa; los productores de alimentos a base de cereales como: La Moderna, La Italiana, Grupo Kasto, Grupo Guadalupe, Munsa Molinos y Gamesa; y productores de almidón y jarabe de maíz como: Almidones Mexicanos y CP Ingredientes.
- ? *Automotriz.* Audi, Chrysler, Ford, General Motors, Honda, KIA, Mazda, Nissan, Volkswagen y Toyota.
- ? *Químicos y Fertilizantes.* Minera México, Mexichem, Industrias Peñoles, Fábrica de Jabón La Corona, Styrolution, Grupo Reyes, Braskem, Fertilizantes Tepeyac, Dow Química, Univex y Chemours.
- ? *Cemento.* Cemex, Holcim Apasco, Cementos Cruz Azul y Cementos Moctezuma.

- ? *Energía.* Petróleos Mexicanos, Cemex, Indelpro, AHMSA, Valero, Windstar, Simsa, y CFE.
- ? *Industrial.* Constellation Brands, Inc., Grupo Modelo, Grupo BioPappel, Trinity Industries, Smurfit, Grupo Copamex, Gunderson Gimsa, International Paper Group, Mabe, Gunderson Concarril, Fábrica de Papel San Francisco, Grupo Femsa, Interceramic y Panel Rey.
- ? *Intermodal.* Mediterranean Shipping Company, Hapag Lloyd, CMA / CGM Group, VModal, COSCO, MQ Logistics, Union Pacific Distribution Services, JB Hunt y Pacer.
- ? *Metales.* Ternium, Grupo Deacero, TYASA y Simec.
- ? *Minerales.* Ternium, Minera México, Arcelor Mittal y Freeport McMoRan y Owens.

FEC

Al 31 de diciembre de 2025, nuestros principales clientes del FEC en términos de ventas fueron Cemex Construction, Titan Florida, United Parcel Services, The TJX Companies, Seaboard Marine y JB Hunt. A dicha fecha, los 10 principales clientes del FEC representaban aproximadamente 55.5% de nuestros ingresos por servicios. No obstante, lo anterior ninguno de nuestros clientes representó más del 14% de los ingresos por servicios en ninguno de dichos periodos. Durante los periodos antes señalados, nuestros principales clientes por división de negocios fueron:

- ? *Intermodal:* United Parcel Service, Seaboard Marine y Hub Group
- ? *Agregados:* Cemex y Titan Florida.
- ? *Automotriz y equipo:* Nissan y Ford.
- ? *Productos de consumo:* Tropicana y Tate & Lyle.
- ? *Químicos:* Global Port Everglades South y Allied Universal.
- ? *Otros productos:* Waste Management y South Central Florida Express.

Legislación aplicable y situación tributaria:

LEGISLACIÓN APLICABLE Y SITUACIÓN TRIBUTARIA

Concesiones ferroviarias y regulación aplicable

La industria ferroviaria se encuentra sujeta a diversas regulaciones y aprobaciones por parte de las autoridades federales, estatales y locales de cada una de las regiones en las que operamos. Esta sección incluye un resumen general del

régimen legal aplicable a nuestras operaciones en México y Florida, así como un resumen de algunas disposiciones legales aplicables a nuestras operaciones.

Regulación aplicable en México

Historia

La mayor parte de la red ferroviaria mexicana fue construida a finales del siglo XIX y a principios del siglo XX bajo la presidencia de Porfirio Díaz. El presidente Díaz inicialmente buscó promover las vías ferroviarias a través de subsidios otorgados a los gobiernos estatales. Después de 1880, la política cambió y se empezaron a otorgar subsidios a empresas privadas, principalmente mediante el otorgamiento de tierras, tal como se realizaba en Estados Unidos y Canadá, lo que atrajo muchas inversiones principalmente de Reino Unido y Estados Unidos. La construcción privada de las vías ferroviarias tuvo como resultado una red desorganizada con rutas duplicadas. En respuesta a lo anterior, el gobierno buscó consolidar empresas y comprar porciones de capital en las mismas. Lo que originó la creación del sistema nacional ferroviario denominado Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) en 1908, con participación estatal mayoritaria.

Tras la Revolución Mexicana de 1910 el ferrocarril sufrió graves daños y afectaciones que impidieron su crecimiento y generaron graves daños a su estructura financiera. Esta situación generó que en 1937 los ferrocarriles se expropiaran. Las décadas posteriores se realizaron diversos esfuerzos para modernizar la red mediante subsidios gubernamentales. En 1946 al amparo de la política de protección a la industria nacional y de sustitución de importaciones, FNM recibió grandes subsidios para su operación. A la par de la inversión ferroviaria, tuvo lugar el crecimiento de la red carretera.

Entre 1970 y 1986 se moderniza la infraestructura ferroviaria en materia de infraestructura y telecomunicaciones.

Los intentos de FNM de competir con el autotransporte fueron frenados por regulaciones como la revisión de las tarifas. La falta de mantenimiento e inversión, una gran plantilla de personal, los altos costos del servicio, su baja productividad, así como un gran endeudamiento y demanda decreciente generaron la crisis del sector. En 1980, FNM tuvo pasivos mayores a USD\$600 millones anuales. Como resultado de esta crisis, en 1995 sólo el 15% de la carga fue transportada a través de la red ferroviaria de acuerdo con datos de la OCDE.

El 2 de marzo de 1995 se reformó artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Dicha modificación establecía que los ferrocarriles dejaban de ser área estratégica monopólica en manos exclusivas del Estado, para convertirse en área prioritaria, donde bajo las leyes respectivas y su rectoría, se permitiría la participación de los sectores social y privado en dicha actividad.

A raíz de esta reforma, el sistema ferroviario mexicano se dividió en tres líneas principales y diversas líneas cortas que fueron subastadas como concesiones para adquirir el derecho de operar y mantener las líneas durante 50 y 30 años. Asimismo, se estableció un sistema regulatorio para supervisar a las empresas ferrocarrileras.

Los concesionarios están autorizados para suspender y renunciar a seguir prestando servicios ferroviarios si dicha suspensión no es contraria a sus títulos de concesión y si no afecta a las comunidades aisladas que no cuentan con otros medios de transporte. Una vez que la SICT autoriza la renuncia correspondiente, puede ofrecer la concesión a otras empresas.

Regulación aplicable

Las principales leyes federales que rigen las operaciones de la Emisora y sus Subsidiarias incluyen, entre otras, la Constitución, la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario (LRSF), la Ley de Vías Generales de Comunicación, La Ley General de Bienes Nacionales y la Ley Federal del Procedimiento Administrativo.

Nuestros bienes y operaciones también se encuentran sujetos a otras leyes tales como la Ley Federal de Competencia Económica y otras leyes en materia ambiental tales como la Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente. Ver “-Regulación Ambiental”.

A continuación, se describe de manera general nuestro marco regulatorio:

Constitución

El artículo 28 de la Constitución establece, en su parte conducente, que la comunicación vía satélite y los ferrocarriles, tanto para transporte de pasajeros como de carga, son áreas prioritarias para el desarrollo nacional en los términos del artículo 25 de dicha Constitución, por lo que, el Estado al ejercer en ellas su rectoría, protegerá la seguridad y la soberanía de la Nación, y al otorgar asignaciones, concesiones o permisos mantendrá o establecerá el dominio de las respectivas vías de comunicación de acuerdo con las leyes de la materia.

Por su parte, el artículo 25 de la Constitución establece que el Estado podrá participar por sí o con los sectores social y privado, de acuerdo con la ley, para impulsar y organizar las áreas prioritarias del desarrollo. Bajo criterios de equidad social, productividad y sustentabilidad, se apoyará e impulsará a las empresas de los sectores social y privado de la economía, sujetándolos a las modalidades que dicte el interés público y al uso, en beneficio general, de los recursos productivos, cuidando su conservación y el medio ambiente.

LRSF

La LRSF tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento y garantía de interconexión en las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación, así como procurar las condiciones de competencia en el servicio público de transporte ferroviario de pasajeros y de carga que en ellas opera y los Servicios Auxiliares. En términos de esta ley, las vías férreas son vías generales de comunicación cuando (i) comuniquen entre sí a dos o más entidades federativas; (ii) en todo o parte del trayecto, estén dentro de la zona fronteriza de 100 kilómetros o en la faja de 50 kilómetros a lo largo de las costas, con excepción de las líneas urbanas que no crucen la línea divisoria con otro país y que no operen fuera de los límites de las poblaciones, y (iii) entronquen o conecten con alguna otra vía férrea de las enumeradas en los incisos anteriores, siempre que presten servicio al público, exceptuándose las líneas urbanas que no crucen la línea divisoria con otro país. Asimismo, se consideran parte integrante de la vía general de comunicación ferroviaria el derecho de vía, los centros de control de tráfico y las señales para la operación ferroviaria.

En esta ley se establece que el servicio ferroviario es una actividad económica prioritaria para el desarrollo nacional y corresponde al Estado su rectoría. Al ejercer esta función, el Estado protegerá en todo momento la seguridad y la soberanía de la Nación y promoverá el desarrollo del servicio ferroviario en condiciones que garanticen la libre competencia entre los diferentes modos de transporte y la eficiencia operativa en la prestación del servicio público de transporte ferroviario.

En materia de supletoriedad, a falta de disposición expresa en dicha ley o en los tratados internacionales aplicables, se aplicarán:

- . La Ley de Vías Generales de Comunicación;
- . La Ley General de Bienes Nacionales;
- . La Ley Federal de Procedimiento Administrativo, y
- . El Código de Comercio, el Código Civil Federal y Código Federal de Procedimientos Civiles.

Servicios de Transporte Ferroviario

La LRSF clasifica al servicio público de transporte ferroviario de la siguiente manera:

- . *De pasajeros.* El que se presta en vías férreas destinado al traslado de personas. A su vez, conforme al Reglamento del Servicio Ferroviario, el servicio público de transporte ferroviario de pasajeros, atendiendo a la forma de operación y a la calidad de servicio, así como al ámbito territorial, se clasifica en las siguientes modalidades: (i) regular, el cual está sujeto a un horario e itinerario que deben ser autorizados por la Agencia y colocados en anuncios en las estaciones. A su vez, este tipo de servicio se divide en urbano, suburbano e interurbano; y (ii) especial, en el cual el horario, itinerario y las paradas se determinan por la Agencia en cada caso, y se divide en turístico o particular.
- . *De carga.* El que se presta en vías férreas destinado al porte de bienes, incluyendo el servicio de arrastre de vehículos de terceros. A su vez, conforme al Reglamento del Servicio Ferroviario, el servicio de transporte de carga se prestará en las modalidades de general y especializada, que a su vez se clasificará atendiendo a la conformación del tren y al tipo de servicio.

Legislación aplicable en materia de concesiones y permisos

Conforme a la LRSF se requerirá concesión para realizar las siguientes actividades:

Construir, operar y explotar vías férreas, que sean vía general de comunicación; Las personas concesionadas o asignatarias podrán contratar con terceras personas la construcción, operación, conservación y mantenimiento de las vías férreas, pero en todo momento la persona concesionaria o asignataria será la única responsable ante la Secretaría o la Agencia, según corresponda, por las obligaciones establecidas a su cargo en la respectiva concesión o asignación--; y Prestar el servicio público de transporte ferroviario.

En este sentido, la citada ley establece que las vías férreas que se construyan al amparo de una concesión o asignación pasarán a formar parte del dominio público inmediatamente, con independencia de las condiciones y plazo de la concesión o asignación. Para el otorgamiento de los títulos de concesión, y la prórroga de las mismas, la SICT deberá tramitar ante la SHCP (i) una opinión favorable sobre la rentabilidad económica del proyecto respectivo de conformidad con lo señalado en la LRSF, (ii) el registro en la cartera de programas y proyectos de inversión, para la programación de los recursos de conformidad con la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, cuando se consideren recursos públicos federales como parte de su financiamiento y (iii) la determinación de las contraprestaciones que el

concesionario deberá cubrir al Gobierno Federal, en términos de las disposiciones jurídicas aplicables, siendo la SICT responsable de presentar a la SHCP la propuesta de dichas contraprestaciones.

Las vías férreas, el derecho de vía, los centros de control de tráfico, las señales de operación ferroviaria y los demás bienes que se hubieren concesionado, al terminar la concesión, revertirán a la Nación en buen estado operativo, sin costo alguno. Asimismo, el Gobierno Federal tendrá derecho de preferencia para adquirir el equipo ferroviario y demás bienes que considere necesarios para continuar con la prestación del servicio.

La LRSF establece que las concesiones se otorgarán mediante licitación pública, hasta por un plazo de 50 años y solamente a personas morales mexicanas (pudiendo la inversión extranjera participar en el capital de dichas personas morales, requiriendo resolución favorable de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras si dicha participación es superior al 49% del capital social), y podrán ser prorrogadas, en una o varias ocasiones, hasta por un plazo que en total no exceda de 50 años, siempre que el concesionario:

- . Hubiera cumplido con las condiciones previstas en la concesión que se pretenda prorrogar;
- . Lo solicite antes de que inicie la última décima parte del plazo de la concesión;
- . Acepte las nuevas condiciones que establezca la SICT, y
- . Hubiera realizado el mejoramiento de las instalaciones y la calidad de los servicios prestados durante la vigencia de la concesión, de acuerdo con las verificaciones sistemáticas practicadas conforme a los indicadores de eficiencia y seguridad que se determinen en los reglamentos respectivos y demás disposiciones aplicables.

Por otra parte, en términos de la LRSF se requerirá permiso de la ATTRAPI para realizar las siguientes actividades:

- . Prestar los servicios auxiliares de (a) terminales de pasajeros, (b) terminales de carga, (c) transbordo y transvases de líquidos, (d) talleres de mantenimiento de equipo ferroviario, y (e) centros de abasto para la operación de los equipos;
- . Construir accesos, cruzamientos e instalaciones marginales, en el derecho de vía de las vías férreas; excluyendo la construcción e instalación de espuelas, así como de líneas que tengan como objeto únicamente el transporte de carga propia o de pasajeros entre dos puntos dentro de la misma propiedad y que no se conecten a una vía general de transporte público ferroviario, mismas que se podrán construir sin necesidad de concesión o permiso;
- . Instalar anuncios y señales publicitarias en el derecho de vía;
- . Construir y operar puentes sobre vías férreas; y
- . La construcción, conservación y mantenimiento de vías férreas por parte de las empresas cuando éstas se ofrezcan para su explotación y operación a terceros que tengan concesión para el servicio público de transporte ferroviario, sujeto al pago de una contraprestación.

Sólo las personas físicas o morales mexicanas podrán solicitar permisos. Los concesionarios o permisionarios en ningún caso podrán ceder, ni en forma alguna gravar, transferir o enajenar la concesión o el permiso, los derechos en ellos conferidos, así como los bienes afectos a la concesión, a ningún gobierno o Estado extranjero

En términos de la LRSF las concesiones y permisos, según sea el caso, terminan por:

- . Vencimiento del plazo establecido en la concesión o el permiso o las prórrogas que se hubieren otorgado;
- . Renuncia del titular;
- . Revocación;
- . Rescate;
- . Desaparición del objeto de la concesión o permiso, y
- . Liquidación o quiebra de la concesionaria o permisionaria.

Según la LRSF, la terminación de la concesión o el permiso no extingue las obligaciones contraídas por el titular durante su vigencia.

Asimismo, dicha ley señala que las concesiones y permisos se podrán revocar por cualquiera de las causas siguientes:

- . No ejercer los derechos conferidos en las concesiones o los permisos durante un periodo mayor de 180 días naturales, contado a partir de la fecha de su otorgamiento;
- . Ceder, gravar o transferir las concesiones o permisos, los derechos en ellos conferidos o los bienes afectos a los mismos, en contravención a lo dispuesto por la LRSF;
- . Si el concesionario o permisionario cambia de nacionalidad;
- . Interrumpir el concesionario la operación de la vía férrea o la prestación del servicio público de transporte ferroviario, total o parcialmente, salvo en los casos expresamente permitidos por la LRSF, el RSF y las Normas Oficiales Mexicanas;
- . Ejecutar u omitir acciones que tengan como resultado impedir o limitar de forma injustificada el uso de los servicios de interconexión o de terminal, los derechos de paso o los derechos de arrastre obligatorios y los establecidos en términos de la LRSF; así como obstaculizar o negar la conexión de espuelas o realizar cualquier otra acción u omisión que tenga como efecto impedir o limitar que el sistema ferroviario funcione como una ruta continua de comunicación de acuerdo con lo previsto en la LRSF;
- . Ejecutar u omitir actos que impidan o tiendan a impedir la actuación de otros concesionarios o permisionarios que tengan derecho a ello;
- . Incumplir con el pago de las indemnizaciones por daños que se originen en la prestación de los servicios;
- . Aplicar tarifas de flete o de servicios diversos superiores a las registradas ante la Agencia;
- . En su caso, no otorgar o no mantener en vigor la garantía de cumplimiento de las concesiones o permisos, o las pólizas de seguro sobre daños a los pasajeros y a terceros en sus personas o bienes, a la carga y los que pudieran sufrir las construcciones, instalaciones, así como el equipo tractivo y de arrastre.
- . No mantener las vías férreas concesionadas de acuerdo con los estándares establecidos en los reglamentos o normas oficiales mexicanas, y
- . En general, incumplir cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en la LRSF, el RSF y en el título de concesión o permiso o autorización respectivos.

La SICT, por solicitud de la Agencia, procederá de inmediato a la revocación de las concesiones o asignaciones en los supuestos de los numerales 1 a 3 anteriores. En los casos de los numerales 4 a 11 la SICT, previa opinión de la Agencia podrá revocar la concesión cuando previamente la Agencia hubiese sancionado a la respectiva persona concesionaria, en 3 ocasiones en un periodo de 5 años por la causa prevista en el mismo numeral. Tratándose de permisos en los casos de

los numerales 4 a 11, la Agencia podrá revocarlos cuando previamente hubiese sancionado al respectivo permisionario, en tres ocasiones por alguna de las causas previstas en dichos numerales.

Reformas recientes

El 26 de enero de 2015 se publicó en el DOF una reforma a la LRSF, la primera reforma a la LRSF desde 1995, en la que, entre otras cosas, se prevé la creación de la Agencia, y las atribuciones que tendrá, las cuales incluyen determinar las características y especificaciones técnicas de las vías férreas, supervisar el servicio de transporte ferroviario y sus servicios auxiliares, llevar a cabo acciones para garantizar la interconexión entre vías ferroviarias, establecer las bases de regulación tarifaria cuando no existan condiciones de competencia efectiva e imponer sanciones por infracciones a las disposiciones legales. Asimismo, se creó el Fondo Nacional de Seguridad para Cruces Viales Ferroviarios (el "Fondo") cuyo objetivo es apoyar el financiamiento de la construcción, mantenimiento y operación de la señalización, los sistemas de alerta y de obstrucción de tráfico automotor y peatonal para garantizar la seguridad conforme a la normatividad aplicable. El patrimonio del Fondo se integrará con aportaciones de la federación, de las entidades federativas y sus municipios, los concesionarios ferroviarios y en su caso, de otras entidades públicas o privadas, en forma proporcional y conforme a los términos y condiciones que establezcan las reglas de operación del Fondo, en el entendido que las partes aportarán anualmente hasta la cuarta parte del total de aportaciones que en el mismo periodo se realicen al patrimonio del Fondo. Aún no se han publicado las reglas de operación del Fondo por lo que desconocemos los montos que tendremos que aportar.

Adicionalmente, el 8 de junio de 2016 se publicó en el DOF una reforma a diversas leyes, incluyendo la LRSF, por la que se incluyeron como requisitos para el otorgamiento de los títulos de concesión o la resolución de las prórrogas de los mismos: (a) contar con la opinión favorable sobre la rentabilidad económica del proyecto respectivo de la SHCP, (b) el registro en la cartera de programas y proyectos de inversión, de conformidad con la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, cuando se consideren recursos públicos federales como parte de su financiamiento, y (c) la determinación de las contraprestaciones que el concesionario deba cubrir al Gobierno Federal, en términos de las disposiciones jurídicas aplicables.

Asimismo, el 18 de agosto de 2016, se publicaron en el DOF una serie de decretos en materia ferroviaria, entre los que destacan (i) el decreto por el que se creó la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario como órgano desconcentrado de la SICT y (ii) las modificaciones al Reglamento del Servicio Ferroviario, por el que se adecuan los procedimientos para otorgar concesiones, asignaciones, permisos, autorizaciones y licencias y se incorpora lo relacionado con la Agencia.

El 16 de julio de 2025 se publicó en el DOF una reforma a la LRSF, misma que tuvo por objeto, entre otros, la creación de un nuevo organismo público descentralizado denominado ATTRAPI, que sustituye a la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, sus funciones clave incluyen a) planeación estratégica del sistema ferroviario nacional; b) construcción, modernización y conservación de infraestructura; c) regulación, supervisión y fomento del sistema ferroviario y transporte multimodal; d) integración del transporte ferroviario con sistemas urbanos y e) administración y vigilancia de los bienes nacionales vinculados al servicio ferroviario. Asimismo, esta reforma se encamina a fortalecer la intervención estatal, permitiendo asignaciones directas a empresas públicas para proyectos de carga y pasajeros, buscando revertir la desarticulación del sistema ferroviario causado por la privatización de los 90's. Esta reforma establece como política pública prioritaria la reactivación del tren de pasajeros, priorizando el uso social, la conectividad y la cohesión territorial. Se otorga un plazo de 90 días hábiles a partir de su publicación para crear la ATTRAPI.

El 13 de enero de 2026 se publicó en el DOF el Decreto por el que se crea el organismo descentralizado ATTRAPI, sectorizado a la SICT el cual sustituye a la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, convirtiéndose en la nueva entidad rectora del desarrollo ferroviario y del transporte público de pasajeros en el país; cuenta con personalidad jurídica y patrimonio propios, así como autonomía técnica y de gestión.

Reglamento del Servicio Ferroviario

El Reglamento del Servicio Ferroviario tiene por objeto regular el Servicio Público de Transporte Ferroviario y las vías generales de comunicación ferroviaria, su construcción, conservación, mantenimiento, operación, explotación y garantía de interconexión, derechos de arrastre y de paso, así como la prestación de los servicios ferroviarios, en los que se procurarán condiciones de competencia, conforme a la LRSF.

Ley de Vías Generales de Comunicación

La Ley de Vías Generales de Comunicación, regulación supletoria de la LRSF, regula el uso de las vías ferroviarias, carreteras, rutas marítimas y rutas aéreas, mismas que se consideran clave para el transporte de bienes y de personas en el país.

Ley General de Bienes Nacionales

La Ley General de Bienes Nacionales tiene por objeto establecer, entre otros, (i) los bienes que constituyen el patrimonio de la Nación, (ii) el régimen de dominio público de los bienes de la Federación y de los inmuebles de los organismos descentralizados de carácter federal, (iii) las normas para la adquisición, titulación, administración, control, vigilancia y enajenación de los inmuebles federales y los de propiedad de las entidades paraestatales, con excepción de aquéllos regulados por leyes especiales, y (iv) las bases para la regulación de los bienes muebles propiedad de las entidades paraestatales.

Ley Federal de Procedimiento Administrativo

La Ley Federal de Procedimiento Administrativo es aplicable a los actos, procedimientos y resoluciones de la Administración Pública Federal centralizada, también se aplica a los organismos descentralizados de la administración pública federal paraestatal respecto a sus actos de autoridad, a los servicios que el Estado preste de manera exclusiva, y a los contratos que los particulares solo puedan celebrar con el mismo.

Autoridad ferroviaria mexicana

La SICT y la Agencia son las principales autoridades reguladoras del sistema ferroviario en México.

Las facultades de la SICT se encuentran previstas en la LRSF y son: (i) planear, formular y conducir las políticas, y programas, así como regular el desarrollo del sistema ferroviario, con base en el Plan Nacional de Desarrollo y en los programas sectoriales respectivos, por sí o a través de la Agencia; (ii) otorgar las concesiones y asignaciones a que se refiere la LRSF y resolver sobre su modificación o terminación; así como verificar su cumplimiento por sí o a través de la Agencia y (iii) Administrar el derecho que tiene el Estado para la utilización de las vías ferroviarias, con la finalidad de

prestar el servicio público de transporte ferroviario de pasajeros y de carga; dicho servicio podrá otorgarse mediante asignación o concesión.

La Agencia es un organismo descentralizado de la Administración Pública Federal, con personalidad jurídica, patrimonio propio, autonomía técnica y de gestión, sectorizado a la SICT, creada mediante el Decreto de Creación, y cuyas facultades se encuentran previstas en la LRSF y comprenden entre otras: (i) determinar las características y especificaciones técnicas de las vías férreas del servicio público de transporte ferroviario y de sus servicios auxiliares, de la infraestructura física de interconexión, la expedición y aplicación de las normas oficiales mexicanas en materia ferroviaria, así como verificar su cumplimiento; (ii) verificar que las vías férreas, los servicios públicos de transporte ferroviario y sus servicios auxiliares cumplan con las disposiciones aplicables; (ii Bis) asistir a la Secretaría en la planeación del desarrollo estratégico en materia ferroviaria y tramitar ante esta el otorgamiento de concesiones y asignaciones para la construcción, operación y explotación del sistema ferroviario y para la prestación del servicio público de transporte ferroviario, así como su prórroga, modificación, cesión, revocación y terminación, en términos de las disposiciones jurídicas aplicables; (ii Ter) apoyar a la Secretaría en los procesos de licitación pública para la construcción, operación y explotación de vías férreas, así como para la prestación del servicio público de transporte ferroviario; (ii Quater) planear y coordinar con las autoridades administrativas competentes de los tres órdenes de gobierno y con las personas concesionarias, asignatarias o particulares, la construcción, reconstrucción o modernización y ampliación de tramos, así como la construcción de libramientos ferroviarios que eviten el paso por las poblaciones; (ii Quinques) fomentar el desarrollo de infraestructura multimodal para incrementar la accesibilidad al transporte de pasajeros y de carga del país; (ii Sexties) evaluar las propuestas de las personas concesionarias, asignatarias y terceros, relativas a la planeación, construcción, modernización, reconstrucción y conservación de la obra pública e infraestructura para la prestación del servicio público del transporte ferroviario multimodal, (iii) garantizar la interconexión en las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación; establecer las condiciones y contraprestaciones cuando las personas concesionarias o asignatarias no lleguen a un acuerdo en los casos de derechos de arrastre y de paso; (iv) establecer bases de regulación tarifaria cuando no existan condiciones de competencia efectiva; (iv Bis) proponer a la Secretaría las dimensiones y características del derecho de vía en los proyectos de construcción, reconstrucción o modernización de las vías férreas concesionadas o asignadas, así como su modificación; (iv Ter) Coadyubar, en coordinación con la Secretaría y las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno, en las acciones que se requieran para la adquisición, ocupación, liberación y regularización del derecho de vía del as obras que deriven de los programas de construcción, modernización, conservación y reconstrucción de vías ferroviarias; (v) integrar el registro de las concesiones, asignaciones y permisos que se otorguen conforme a la LRSF; (vi) interpretar la LRSF para efectos administrativos; (vii) emitir recomendaciones a las dependencias y entidades de la administración pública federal, estatal, municipal y de la Ciudad de México competentes y a las personas concesionarias , asignatarias y permisionarias para que implementen las acciones necesarias para garantizar el correcto funcionamiento del sistema ferroviario; (viii) promover la expansión y el uso de la red ferroviaria; (viii Bis) Proponer a la Secretaría, en caso fortuito o de fuerza mayor, la imposición de modalidades en la operación y explotación de las vías férreas, así como en la prestación del servicio público de transporte ferroviario, por el tiempo y proporción que resulte estrictamente necesario; (viii Ter) Aprobar las pólizas de los seguros y sus renovaciones que en materia de transporte ferroviario y multimodal deben contratar las personas concesionarias, asignatarias, permisionarias y autorizadas; (ix) cooperar con las autoridades migratorias, de Seguridad Pública y con las personas concesionarias, asignatarias y permisionarias, para llevar a cabo las acciones necesarias para resolver cuestiones de migración e inseguridad que afecten el servicio público de transporte ferroviario, garantizando que en todo momento se respeten los derechos humanos; (ix Bis) Supervisar el cumplimiento y observancia de los criterios, lineamientos, procedimientos y demás disposiciones jurídicas y administrativas que se emitan en materia

de transporte ferroviario, sus Servicios Auxiliares y el transporte multimodal, por parte de las personas concesionarias, asignatarias, permisionarias, autorizadas y particulares, en coordinación con la Secretaría; (x) registrar las tarifas máximas de flete; (xi) registrar los servicios diversos, sus reglas de aplicación y sus tarifas, cualquier otro cargo, así como emitir recomendaciones en los términos de la LRSF; (xii) elaborar, registrar y publicar la estadística de los indicadores de los servicios ferroviarios; (xii Bis) Emitir los lineamientos relativos a la verificación de la operación del sistema ferroviario que tengan por objeto el cumplimiento de las condiciones establecidas en las concesiones, asignaciones, permisos y autorizaciones ferroviarias de transporte multimodal y de Servicios Auxiliares de la LRSF, el Reglamento del Servicio Ferroviario y demás disposiciones aplicables; (xii Ter) verificar el cumplimiento de las condiciones de la LRSF establecidas en las concesiones, asignaciones, permisos y autorizaciones del transporte público ferroviario y sus Servicios Auxiliares, el Reglamento del Servicio Ferroviario y demás disposiciones aplicables. Asimismo, emitir, en su caso, la recomendación a la Secretaría sobre la modificación o terminación de las concesiones y asignaciones; (xiii) valorar el uso de vías cortas o ramales que no sean explotadas o se encuentren en desuso por las personas concesionarias y asignatarias, y en su caso, determinar su retorno al Estado para ser concesionadas o asignadas en términos de lo establecido por la LRSF; (xiv) imponer sanciones por infracciones a las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas, o por incumplimiento a lo dispuesto en las concesiones, asignaciones, permisos, autorizaciones o a las resoluciones, medidas, Normas Oficiales, lineamientos o disposiciones emitidas por la propia Agencia, así como dictar medidas precautorias o declarar, en su caso, la pérdida de bienes en beneficio de la Nación; (xv) participar y organizar foros y paneles internacionales en materia del servicio ferroviario; (xvi) realizar estudios e investigaciones en materia ferroviaria, y emitir resoluciones, lineamientos y disposiciones de observancia obligatoria para las personas concesionarias, asignatarias, permisionarias y usuarias de los servicios ferroviarios; (xvii) dirimir cualquier controversia en materia administrativa entre las personas usuarias, concesionarias, asignatarias, permisionarias, autorizadas como prestadoras del servicio ferroviario; (xviii) solicitar a las personas concesionarias, asignatarias, permisionarias y autorizadas o terceras relacionadas con la prestación del servicio público de transporte ferroviario, todo tipo de información que permita el ejercicio de sus atribuciones; La información que se solicite podrá incluir, entre otras, la relativa a los criterios que las personas concesionarias, asignatarias, permisionarias y autorizadas utilicen para la determinación de las tarifas y para la aplicación de descuentos; información respecto de las vías operadas por cada concesión o asignación; características y condiciones de los convenios celebrados entre las personas concesionarias o entre estas y las personas usuarias; (xviii Bis) Otorgar los permisos y autorizaciones a que se refiere la LRSF y resolver sobre su modificación o terminación; (xviii Ter) Construir vías generales de comunicación ferroviarias, para la operación, explotación y prestación del servicio público de transporte ferroviario; (xviii Quáter) adquirir infraestructura férrea, así como sus componentes y equipo de transporte público ferroviario, y (xix) las demás que señalen la LRSF y otras disposiciones legales aplicables.

Al ejercer sus facultades, la Agencia garantizará en todo momento el desarrollo eficiente y en un entorno de competencia de la industria ferroviaria.

Por su parte, en el Decreto de Creación se establecen, respecto al Sistema Ferroviario Mexicano las siguientes facultades de la Agencia: (i) planear el desarrollo estratégico en materia ferroviaria, en coordinación con la SICT; (ii) tramitar ante la SICT el otorgamiento de concesiones y asignaciones para la construcción, operación y explotación del Sistema Ferroviario Mexicano y la prestación del servicio público de transporte ferroviario, así como su prórroga, modificación, cesión, revocación y terminación, de conformidad con las disposiciones jurídicas aplicables; (iii) construir vías generales de comunicación ferroviarias y sus componentes, para la operación, explotación y prestación del servicio público de transporte ferroviario, por sí o mediante la aplicación de la política general de contrataciones públicas; (iv)

llevar a cabo los procedimientos para la contratación de obras públicas ferroviarias y de los servicios relacionados con las mismas, en las que se incluyen las relativas a la construcción de vías férreas, patios, talleres, cocheras, paraderos, estaciones y terminales de carácter federal para el establecimiento y explotación del servicio público de transporte ferroviario y multimodal, de conformidad con las disposiciones jurídicas aplicables; (v) planear, diseñar, coordinar y supervisar la construcción de paraderos y estaciones del Sistema Ferroviario Mexicano, considerando criterios de funcionalidad, accesibilidad, seguridad, conectividad y multimodalidad, conforme a la normativa aplicable; (vi) apoyar a la SICT en los procesos de licitaciones públicas para otorgar concesiones para la construcción, operación y explotación de vías generales de comunicación ferroviarias y la prestación del servicio público de transporte ferroviario, de conformidad con las disposiciones jurídicas aplicables; (vii) planear y coordinar, con las autoridades administrativas competentes de los tres órdenes de gobierno y con las personas concesionarias, asignatarias o particulares, la construcción, reconstrucción o modernización y ampliación de tramos de vías férreas, así como la construcción de libramientos que eviten el paso por las poblaciones; (viii) evaluar las propuestas de las personas concesionarias, asignatarias y terceras, relativas a la planeación, construcción, modernización, reconstrucción y conservación de la obra pública e infraestructura para la prestación del servicio público de transporte ferroviario y multimodal; (ix) fomentar el desarrollo de infraestructura multimodal para incrementar la accesibilidad al transporte de pasajeros y de carga del país; (x) proponer a la SICT las dimensiones y características del derecho de vía en los proyectos de construcción, reconstrucción o modernización de las vías férreas concesionadas o asignadas, así como su modificación; (xi) coadyuvar, en coordinación con la SICT y las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno, en las acciones que se requieran para la adquisición, ocupación, liberación y regularización del derecho de vía de las obras que deriven de los proyectos de construcción, modernización, conservación y reconstrucción de vías ferroviarias, de acuerdo con las disposiciones jurídicas aplicables; (xii) recibir y registrar en el Registro Ferroviario Mexicano, la información de las personas concesionarias, asignatarias y permisionarias respecto a sus programas para la atención de posibles contingencias o siniestros que se presenten, así como los informes técnicos que elaboren y los elementos que les hayan permitido determinar las causas y circunstancias que los motivaron, cuando aquéllos ocurran y, en su caso, iniciar las investigaciones que correspondan en términos de las disposiciones jurídicas aplicables; (xiii) asignar la matrícula que se integre con la inicial y número que deberá portar el equipo tractivo y de arrastre que transite por las vías férreas; (xiv) dar seguimiento a los siniestros ferroviarios y, en su caso, integrar la comisión encargada de su investigación, así como coadyuvar en la materia con las autoridades competentes, en términos de las disposiciones jurídicas aplicables; (xv) otorgar, modificar y dar por terminados los permisos en materia ferroviaria; (xvi) otorgar, modificar y dar por terminadas las autorizaciones en materia ferroviaria; (xvii) conocer y, en su caso, solicitar modificaciones de carácter obligatorio a los proyectos ejecutivos correspondientes a los permisos y autorizaciones otorgados en materia ferroviaria; (xviii) proponer a la SICT, en caso fortuito o de fuerza mayor, la imposición de modalidades en la operación y explotación de las vías férreas, así como en la prestación del servicio público de transporte ferroviario, por el tiempo y proporción que resulte estrictamente necesario; (xix) colaborar con la SICT en la formulación de las propuestas de los montos de pago por derechos, aprovechamientos y contraprestaciones que se deben cubrir al Gobierno Federal por el otorgamiento de las concesiones, asignaciones, así como por el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes del dominio público correspondientes a la infraestructura ferroviaria y por la prestación del servicio público de transporte ferroviario, en términos de lo previsto en las disposiciones jurídicas aplicables; (xx) proponer para aprobación de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, el monto de las tarifas por la prestación de los servicios a cargo del organismo, que correspondan en el ámbito de sus atribuciones y para el cumplimiento de su objeto, de conformidad con lo previsto en las disposiciones jurídicas aplicables; (xxi) aprobar las pólizas de los seguros y sus renovaciones que, en materia de transporte ferroviario y multimodal, deben contratar las personas concesionarias, asignatarias, permisionarias y autorizadas con las instituciones de seguros autorizadas por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, en los

términos y para los efectos previstos en la legislación aplicable en la materia; (xxii) representar al sector en materia de transporte ferroviario y multimodal en reuniones bilaterales, grupos de trabajo y ante organismos nacionales e internacionales; (xxiii) supervisar, en coordinación con la SICT, el cumplimiento y observancia, por parte de las personas concesionarias, asignatarias, permisionarias, autorizadas y particulares, de los criterios, lineamientos, procedimientos y demás disposiciones jurídicas y administrativas que se emitan en materia de transporte ferroviario y sus servicios auxiliares; (xxiv) emitir los lineamientos para autorizar a las personas responsables de verificar la operación del Sistema Ferroviario Mexicano, así como el cumplimiento de las concesiones, asignaciones, permisos y autorizaciones de dicho sistema; (xxv) verificar el cumplimiento de las concesiones, asignaciones, permisos y autorizaciones del servicio público de transporte ferroviario y de sus servicios auxiliares. Dicha atribución, podrá ejercerse en coordinación con la SICT; (xxvi) verificar que las vías férreas, los servicios públicos de transporte ferroviario y sus servicios auxiliares cumplan con las disposiciones aplicables. Dicha atribución podrá ejercerse en coordinación con la SICT; (xxvii) promover la coordinación e integración de los servicios e infraestructura necesarios para el desarrollo de la logística en territorio nacional y su vinculación con el extranjero, con personas concesionarias, asignatarias, permisionarias, autorizadas o terceras relacionadas con la prestación del servicio público de transporte ferroviario, así como con autoridades de los tres órdenes de gobierno; (xxviii) revisar, evaluar y dictaminar programas y proyectos ferroviarios, así como su desarrollo, y vigilar su estricto apego a la normativa aplicable; (xxix) apoyar a la SICT en el trámite para el otorgamiento de autorizaciones para dar en arrendamiento o comodato fracciones de inmuebles ferroviarios concesionados o asignados, así como su modificación y, en su caso revocación, en términos de la normativa aplicable; (xxx) determinar, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, en coordinación con otras autoridades federales competentes, los lineamientos generales aplicables para la definición de aquellos conocimientos, habilidades y destrezas que el personal técnico ferroviario requiera de certificación para garantizar la seguridad en la prestación del servicio público de transporte ferroviario y establecer, en coordinación con dicha Secretaría, el régimen al que se sujetará la certificación a que se refiere esta fracción, en términos de la normatividad aplicable; (xxxi) suscribir los acuerdos, convenios, instrumentos y documentos relativos al ejercicio de sus atribuciones con las entidades federativas, municipios, empresas privadas, instituciones, autoridades u otros entes, de acuerdo a la normatividad aplicable; (xxxii) participar, en el ámbito de su competencia, en las negociaciones para la celebración o revisión de convenios internacionales, con la intervención que corresponda a la Secretaría de Relaciones Exteriores; (xxxiii) determinar las características y especificaciones técnicas de las vías férreas, del servicio público de transporte ferroviario, sus servicios auxiliares e infraestructura física de interconexión, mediante la expedición y aplicación de lineamientos y disposiciones de carácter general, así como de normas oficiales mexicanas en la materia y verificar su cumplimiento; (xxxiv) garantizar la interconexión en las vías férreas cuando sean parte del Sistema Ferroviario Mexicano y establecer las condiciones y contraprestaciones cuando las personas concesionarias o asignatarias no lleguen a un acuerdo en los casos de derechos de arrastre y de paso; (xxxv) establecer derechos de paso obligatorios, adicionales a los ya establecidos en los títulos de concesión o asignación, cuando así lo determine conveniente para garantizar el correcto funcionamiento de la prestación del servicio público de transporte ferroviario; (xxxvi) establecer bases de regulación tarifaria del servicio público de transporte ferroviario cuando no existan condiciones de competencia efectiva; (xxxvii) integrar el Registro Ferroviario Mexicano conforme a lo dispuesto en la LRSF y el Reglamento del Servicio Ferroviario; (xxxviii) emitir recomendaciones a las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, estatal y municipal, así como a las personas concesionarias, asignatarias y permisionarias para que implementen acciones necesarias para garantizar el correcto funcionamiento del Sistema Ferroviario Mexicano; (xxxix) promover la expansión y el uso de la red ferroviaria, incluyendo la prestación del servicio público de transporte ferroviario en comunidades aisladas; (xl) cooperar con las autoridades migratorias, de seguridad pública y con las personas concesionarias, asignatarias y permisionarias para llevar a cabo las acciones necesarias para resolver cuestiones de migración e

inseguridad que afecten el servicio público de transporte ferroviario, garantizando que en todo momento se respeten los derechos humanos; (xli) registrar las tarifas del servicio de transporte público ferroviario, así como sus modificaciones; (xlii) ejercer las atribuciones respecto de las tarifas en el servicio público de transporte ferroviario, sus servicios auxiliares y demás actividades relacionadas con el servicio ferroviario, así como la operación multimodal en materia ferroviaria y en el servicio de maniobras en zonas federales terrestres ferroviarias, de conformidad con la LRSF, el Reglamento del Servicio Ferroviario y demás disposiciones jurídicas aplicables; (xliii) elaborar, registrar, evaluar y publicar la estadística de los indicadores respecto al servicio público de transporte ferroviario, referentes a la eficiencia operativa, multimodal, económica, financiera, de seguridad, administrativa y atención a los usuarios. Los indicadores considerarán los principios que sean reconocidos internacionalmente para tal efecto; (xliv) valorar el uso de vías cortas o ramales que no sean explotadas o se encuentren en desuso por las personas concesionarias y asignatarias y, en su caso, determinar su retorno al Estado para ser concesionadas o asignadas en términos de lo establecido en la LRSF y el Reglamento del Servicio Ferroviario; (xlv) imponer sanciones por infracciones a las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas, o por incumplimiento a lo dispuesto en los títulos de concesión, asignación, permisos, autorizaciones, resoluciones, medidas, normas oficiales, lineamientos o disposiciones emitidas por la propia ATTRAPI, así como dictar medidas precautorias o declarar, en su caso, la pérdida de bienes en beneficio de la Nación; (xlvi) participar y organizar foros y paneles nacionales e internacionales en materia ferroviaria; (xlvii) realizar estudios e investigaciones en materia ferroviaria y emitir resoluciones, lineamientos y disposiciones de observancia obligatoria para las personas concesionarias, asignatarias, permisionarias, autorizadas y usuarios de los servicios ferroviarios; (xlviii) dirimir cualquier controversia en materia administrativa respecto del servicio público de transporte ferroviario entre las personas usuarias, concesionarias, asignatarias, permisionarias y autorizadas en términos de la LRSF, el Reglamento del Servicio Ferroviario y demás disposiciones jurídicas aplicables; (xlix) analizar y, en su caso, emitir la factibilidad técnica de los proyectos de construcción o reconstrucción en vías generales de comunicación ferroviarias; (l) solicitar a las personas concesionarias, asignatarias, permisionarias, autorizadas y terceros relacionados con la prestación del servicio público todo tipo de información que permita el ejercicio de sus atribuciones; (li) autorizar la interrupción total o parcial de los servicios ferroviarios en los casos previstos en la LRSF y el Reglamento del Servicio Ferroviario; (lii) expedir, revalidar, suspender y cancelar la Licencia Federal Digital Ferroviaria, para el personal técnico ferroviario que opera o auxilia en la operación del equipo ferroviario; (liii) autorizar los planes de negocios que presenten las personas concesionarias o asignatarias de títulos para construir, operar, explotar y prestar el servicio público de transporte ferroviario, así como las actualizaciones a estos, y (liv) las que se señalen en la LRSF, el Reglamento del Servicio Ferroviario y demás disposiciones jurídicas aplicables.

Régimen legal aplicable de nuestras concesiones

A continuación, encontrarán una breve descripción de ciertos términos aplicables a todas nuestras concesiones.

Derechos exclusivos para operar líneas ferroviarias

Nuestras concesiones nos dan derechos exclusivos para prestar servicios de transporte de carga en nuestras líneas ferroviarias por periodos de: 58 años en la vía general de comunicación del “Sureste”, 57 años y 9 meses en la vía general de comunicación “Pacífico-Norte”, 30 años en las vías cortas “Ojinaga-Topolobampo” y “Oaxaca y Sur”, y 18 años en la vía general de comunicación “Nacozari”, todos contados a partir de la fecha de otorgamiento de las concesiones correspondientes, sujeto al cumplimiento de ciertas obligaciones. Las vigencias originales de las concesiones pueden extenderse sujeto a ciertas condiciones por uno o más periodos adicionales que en total no excedan de 50 años. Tenemos el derecho de uso, pero no de propiedad, de los terrenos, vías, edificios e instalaciones necesarias para la

operación de las líneas ferroviarias. Tenemos obligación de mantener los derechos de paso, estructura de la vía, construcciones e instalaciones relacionadas de mantenimiento de conformidad con los estándares operacionales establecidos en los títulos de concesión y tenemos la obligación de devolver los activos en las mismas condiciones al término de las vigencias de las concesiones.

El Gobierno Federal está facultado para revocar nuestra exclusividad respecto de las concesiones de las que somos titulares después de que haya transcurrido determinado tiempo si determina que no hay suficiente competencia en el mercado.

Pago de contraprestación al Gobierno Federal

Como contraprestación por nuestras concesiones debemos pagar al gobierno mexicano el equivalente al 0.5% de los ingresos brutos por los primeros 15 años del periodo de la concesión y 1.25% de dichos ingresos brutos durante el periodo restante.

Tarifas

De conformidad con nuestras concesiones y la ley mexicana, podemos establecer tarifas libremente, en términos que permitan la prestación de los servicios en condiciones satisfactorias de calidad, eficiencia, competitividad, seguridad y permanencia, a menos que el gobierno mexicano determine que no existen condiciones de competencia efectiva en el mercado ferroviario en México. Asimismo, las tarifas tienen que ser las mismas para los usuarios en igualdad de condiciones para servicios comparables y no se pueden aplicar en forma discriminatoria. Tenemos obligación de registrar nuestras tarifas con la Agencia excepto aquellas tarifas que sean pactadas mutuamente entre nosotros y los usuarios, las cuales deberán estar disponibles en todo momento a petición de la Agencia. En el supuesto de que cobremos tarifas mayores a las registradas, debemos reembolsar a los clientes las cantidades cobradas en exceso del precio registrado más intereses y es posible que la concesión correspondiente sea revocada.

De conformidad con el artículo 47 de la LRSF, la Agencia debe establecer bases de regulación tarifaria, garantizando en todo momento la eficiencia del servicio si la CNA determina que no existen condiciones de competencia efectiva en la industria ferroviaria en México.

Derechos de monitoreo y otros derechos de la SICT y la Agencia respecto de nuestras concesiones

Debido a que la SICT y la Agencia son los organismos gubernamentales responsables de regular los servicios ferroviarios en México, tienen facultades amplias respecto de nuestras concesiones.

En relación con sus facultades de monitoreo, la Agencia puede solicitarnos todo tipo de información que le permita el ejercicio de sus atribuciones, incluyendo la relativa a los criterios para la determinación de nuestras tarifas, la aplicación de descuentos, información respecto a las vías que operamos, y las características y condiciones de convenios celebrados con otros concesionarios o con los usuarios. La Agencia también puede monitorear y evaluar nuestro cumplimiento con los indicadores de eficiencia operativa, administrativa y de atención de los servicios prestados a los usuarios y seguridad en materia ferroviaria y multimodal, teniendo facultades para emitir recomendaciones particulares para la implementación de acciones a efecto de mantener los estándares del servicio ferroviario. Dichos indicadores considerarán los principios que sean reconocidos internacionalmente para tal efecto. Por su parte, la SICT podrá

requerirnos informes con datos que le permitan conocer la operación y explotación del servicio ferroviario y estamos obligados a permitir el acceso a los verificadores de la SICT a nuestras instalaciones, a transportarlos en nuestros equipos para que realicen las verificaciones correspondientes y, en general, a otorgarles todas las facilidades para estos fines.

Cada concesión requiere la realización de compromisos de capital, incluyendo aquellos descritos en el plan de negocios, presentado cada tres años ante la ATTRAPI. Las actualizaciones al Plan de Negocios no deben tener como efecto una reducción en la inversión prevista en el plan de negocios originalmente autorizado, salvo autorización por escrito de la ATTRAPI. Nuestros compromisos bajo dichos planes pueden ser dispensados por la ATTRAPI siempre que dicha dispensa sea justificada y se solicite por escrito.

La LRSF nos obliga a prestar a otros concesionarios los servicios de interconexión, derecho de arrastre y de terminal, a cambio de una contraprestación previamente convenida. En caso de que no lleguemos a un acuerdo con dichos concesionarios, la Agencia establecerá las condiciones y contraprestaciones conforme a las cuales deberán prestarse dichos servicios. Asimismo, la Agencia puede imponernos la obligación de otorgar derechos de paso obligatorios si la CNA determina la ausencia de condiciones efectivas en un trayecto o ruta determinado.

La LRSF y las demás disposiciones aplicables, así como nuestras concesiones, incluyen disposiciones encaminadas a lograr la competencia en el mercado de prestación de servicios ferroviarios. A pesar de que podemos establecer políticas operativas y tarifas por nuestros servicios de transporte en términos de la LRSF, estamos sujetos a cierta regulación tarifaria en algunos supuestos.

Requisa

La LRSF y su reglamento señalan que el Gobierno Federal tiene el derecho de requisar temporalmente nuestras líneas ferroviarias y activos en casos extraordinarios tales como desastres naturales, guerra, alteración grave del orden público o cuando se prevea algún peligro inminente para la seguridad nacional, la paz interior del país o para la economía nacional. En dicho supuesto, la SICT podría restringir nuestra capacidad para explotar la concesión correspondiente de la manera que lo determine la SICT atendiendo a las circunstancias específicas, pero dicha restricción sólo podrá ser impuesta mientras duren los sucesos. En caso de una requisa temporal por cualquier causa que no sea por una guerra internacional, la LRSF y su reglamento señalan que el Gobierno Federal indemnizará a las concesionarias afectadas con una cantidad equivalente a los daños causados y a los perjuicios sufridos como resultado de la requisa. Sin embargo, dichos pagos podrán no ser suficientes para compensarnos por las pérdidas sufridas y además dichos pagos podrían no ser recibidos a tiempo. En el pasado, el Gobierno Federal ha utilizado la facultad de requisar activos de otras industrias, incluyendo la industria de telecomunicaciones, para garantizar que los servicios sean prestados de manera continua en caso de disputas laborales.

Fuerza mayor

En caso de que surja un evento de fuerza mayor, la SICT, previa opinión técnica y operativa de la Agencia, podrá solicitarnos implementar algunos cambios en las operaciones de nuestras concesiones.

Revocación

Nuestras concesiones podrán ser revocadas o terminadas, total o parcialmente, por el Gobierno Federal en caso de que se actualicen ciertos supuestos establecidos en la legislación aplicable y en el título de concesión correspondiente. Asimismo, la SICT podrá revocar nuestras concesiones si somos sancionados en tres ocasiones en un periodo de 5 años, como resultado de la actualización de cualquiera de los supuestos descritos en los numerales 4 a 11 de la sección "Concesiones ferroviarias y regulación aplicable – LRSF – Servicios de Transporte Ferroviario". Nuestras concesiones podrán ser revocadas automáticamente si no ejercemos los derechos conferidos en un título de concesión durante un periodo mayor de 180 días naturales contado a partir de la fecha de su otorgamiento, si una concesionaria cambia de nacionalidad o cede, grava o transfiere su concesión, los derechos en ella conferidos o los bienes afectos a los mismos, en contravención a la LRSF.

Rescate

El Gobierno Federal podrá terminar y rescatar las concesiones en cualquier momento si, de conformidad con la ley aplicable, determina que es de interés público realizar el rescate correspondiente.

Renuncia

Nuestras concesiones también podrán ser terminadas por la SICT en caso de que renunciemos a la concesión.

Consecuencias de la terminación de nuestras concesiones

En caso de que una concesión sea revocada por el Gobierno Federal por cualquier razón atribuible a nosotros, no recibiremos compensación alguna y nuestros derechos respecto de las vías ferroviarias y todos los demás activos amparados por la concesión, así como todas las mejoras realizadas respecto de dichos bienes, serán revertidos a favor del Gobierno Federal. La revocación o terminación de una concesión podrá evitar que sigamos operando nuestros ferrocarriles.

De conformidad con la legislación aplicable, en caso de terminación de una concesión por alguna causa que no sea atribuible a nosotros, el Gobierno Federal tendría que compensarnos y pagar cualquier inversión no recuperada más la tasa de retorno anual contenida en el título de concesión.

Asimismo, de conformidad con nuestros títulos de concesión, en caso de que el Gobierno Federal dé por terminada legalmente cualquiera de nuestras concesiones, se convertiría en propietario, controlador y administrador de dichos bienes públicos utilizados en las operaciones de nuestras líneas ferroviarias. Cualquier otro bien que no esté amparado por la concesión correspondiente, incluyendo las locomotoras y los carros, seguirá siendo propiedad nuestra. En caso de terminación anticipada o de revocación total o parcial de cualquiera de nuestras concesiones, el Gobierno Federal tendría el derecho de solicitar que le arrendemos los servicios relacionados con los activos por un plazo no menor a un año, mismo que podrá ser renovado automáticamente por periodos adicionales de un año sin que las extensiones de vigencia sean mayores a cinco años. El monto de las rentas sería determinado por expertos designados por nosotros y por el Gobierno Federal. El Gobierno Federal deberá ejercer estos derechos dentro de los cuatro meses siguientes a fecha de terminación anticipada o de revocación de la concesión correspondiente. Asimismo, el gobierno mexicano también contaría con el derecho de preferencia en relación con las enajenaciones de equipos ferroviarios que realicemos dentro de un plazo de 90 días contados a partir de la fecha de revocación de la concesión correspondiente.

Ver las secciones "Factores de riesgo – Riesgos relacionados con nuestro negocio – Nuestras concesiones pudieran ser revocadas o terminadas bajo ciertos supuestos, evitando que continuemos operando nuestra red ferroviaria y teniendo como resultado un efecto significativo adverso en nuestros resultados, situación financiera y liquidez", "–El Gobierno Federal cuenta con facultades amplias sobre nuestras concesiones, incluyendo la capacidad de monitorear el cumplimiento de nuestras obligaciones bajo los títulos de concesión y la facultad de tomar control de nuestra red" y "Contamos con derechos de propiedad y activos limitados los cuales son utilizados para operar nuestras concesiones", para mayor información en relación con los riesgos asociados con nuestras concesiones.

Regulación ambiental

Las operaciones a través del sistema ferroviario mexicano se encuentran sujetas a leyes federales, estatales y locales en materia de protección al medio ambiente. Existen disposiciones en materia de descarga de aguas, suministro de aguas, emisiones, contaminación auditiva, sustancias peligrosas y transportación y manejo de desechos peligrosos y sólidos. El Gobierno Federal puede iniciar procedimientos administrativos y penales e imponer sanciones económicas en contra de aquellas compañías que violen leyes en materia ambiental. Asimismo, el gobierno mexicano tiene la facultad de cerrar (temporalmente o de manera definitiva) aquellas instalaciones que no cumplan con las disposiciones legales.

El incumplimiento de las disposiciones aplicables en materia ambiental puede tener como resultado la imposición de multas o la clausura temporal o definitiva de ciertas instalaciones, así como el establecimiento de otras medidas precautorias. También es posible que se inicien acciones penales o que se revoken licencias o concesiones.

Situación Tributaria

La Emisora tributa bajo el régimen general previsto en la Ley del Impuesto sobre la Renta y no goza de ninguna clase de beneficio fiscal especial, ni a la fecha le ha sido atribuido algún impuesto especial derivado de sus actividades propias.

La Emisora está sujeta al Impuesto Sobre la Renta sobre las utilidades, al deducir a los ingresos obtenidos las deducciones autorizadas. Realizamos pagos mensuales de Impuesto Sobre la Renta a cuenta del impuesto anual. Para los ejercicios 2025, 2024 y 2023 la tasa de Impuesto Sobre la Renta aplicable es del 30%. Los dividendos o utilidades que la Emisora pague a sus accionistas personas físicas y a los residentes en el extranjero se encuentran sujetos al pago del 10% del ISR (excepto los que se decreten con cargo al saldo en la cuenta de utilidad fiscal neta (CUFIN) con utilidades generadas hasta el 31 de diciembre de 2013 o que algún Tratado Fiscal disminuya o elimine la tasa de retención para los accionistas residentes en el extranjero).

Asimismo, la Emisora está sujeta al Impuesto al Valor Agregado (IVA), impuesto indirecto que trasladamos a nuestros clientes.

Reforma Tributaria:

La Ley de Reducción de Impuestos y Empleos (la "Ley tributaria") en Estados Unidos de América (E.E.U.U) se promulgó el 22 de diciembre de 2017. Dicha Ley Tributaria redujo la tasa del impuesto a la renta federal del 35% al 21% a partir del 1 de enero de 2018, manteniéndose para 2025.

Regulación aplicable en los Estados Unidos

Las operaciones ferroviarias de GMXT están sujetas a diversas regulaciones federales, estatales y locales, incluyendo aquellas que aplican específica o únicamente a los ferrocarriles. Algunas regulaciones estatales y locales están sujetas a la prelación de la legislación federal.

La industria de ferrocarriles y la legislación federal generalmente catalogan a las vías ferroviarias en tres clases de acuerdo con los ingresos anuales y las millas de vía. La Subsidiaria texana ferroviaria de GMXT, Texas Pacífico Transportation LTD., comercialmente conocida como Texas Pacífico, está catalogada como vía ferroviaria de línea corta Clase III, la clase más pequeña de vías ferroviarias. La Subsidiaria ferroviaria de GMXT, FEC, es considerada como un ferrocarril Clase II, más larga que los ferrocarriles Clase III pero más cortos que los ferrocarriles más largos del país. Mientras que la mayoría de las regulaciones aplican de igual manera a todas las Clases de vías ferroviarias, ciertos procedimientos y estándares varían entre las diferentes clases.

Regulación económica

Las operaciones de la Sociedad en Estados Unidos están sujetas a legislación federal, estatal y local, y regulaciones generalmente aplicables a todos los negocios están sujetas a la prelación de la legislación federal bajo ciertas circunstancias. La STB, una agencia federal independiente, es un órgano regulador y jurisdiccional el cual tiene jurisdicción sobre aspectos económicos de los servicios generales de transporte ferroviario en Estados Unidos. La jurisdicción de la STB es amplia e incluye la construcción, adquisición, extensión, transferencia, arrendamiento, venta, suspensión, y abandono de vías ferroviarias de transporte general; la adquisición y control de vías de transporte general; condiciones del servicio de transporte general, cuotas, y rutas para vías de tráfico; y compensación de los vagones de carga, entre otras áreas. Las operaciones de vías ferroviarias de GMXT en Texas y Florida están sujetas a la regulación de la STB, y ambas sociedades han buscado y obtenido los requisitos para la autorización de la STB para realizar sus operaciones en los estados correspondientes. Cambios significativos a estas operaciones, incluyendo la extensión, adquisición, venta, o suspensión del servicio, podrán estar sujetos a autorizaciones adicionales por la STB. GMXT no prevé ningún cambio significativo que requiera alguna autorización adicional en el futuro cercano.

La jurisdicción de la STB no se extiende a regular operaciones de vías privadas no relacionadas con transporte, vías que no son parte de la red estatal de vías. Las Subsidiarias ferroviarias de GMXT están sujetas a regulaciones estatales y locales en los estados en los que opera, en donde la STB ya no tiene jurisdicción, incluyendo regulaciones promulgadas por el TxDOT y el FDOT.

La laxitud en la regulación económica de las vías ferroviarias, después del Decreto Staggers de Ferrocarriles de 1980 (Staggers Rail Act), incluyó la exención de regulación por parte de la STB de las tarifas y la mayoría de los términos de los servicios para el negocio intermodal (tráiler en plataforma, contenedor en plataforma), envíos en ferrocarril de: carros de ferrocarril nuevos, madera, acero fabricado, automóviles, y ciertos productos de grandes volúmenes como arena, grava, pulpa de madera y aserrín para la fabricación de papel.

El Decreto Staggers de Ferrocarriles de 1980 niveló de manera sustancial los intereses de los fleteadores y transportistas, y alentó y habilitó a los transportistas ferrocarrileros a innovar, invertir en su infraestructura, y competir por el negocio, por ende, contribuir a la salud económica del país y a la revitalización de la industria. Por lo tanto, continuaremos oponiéndonos a los esfuerzos para imponer más regulación.

Regulación ambiental

Las operaciones ferroviarias de GMXT están o pueden estar sujetas a una serie de regulaciones y leyes federales y estatales respecto al impacto ambiental de las operaciones ferroviarias. Estas incluyen requisitos relacionados con el manejo de desechos, vertido de contaminantes en el aire y en la superficie y aguas subterráneas; la manufactura, almacenaje, y eliminación de sustancias reguladas, y reparación de superficies y aguas subterráneas contaminadas. Algunas leyes ambientales imponen responsabilidad rigurosa, y en algunos casos solidaria y subsidiaria, a los dueños anteriores o actuales de propiedades contaminadas para los costos de investigación y reparación de contaminación. Un incumplimiento con los requisitos ambientales puede resultar en multas y sanciones, y puede sujetar a operadores ferroviarios a demandas de terceros reclamando un daño personal y/o daño en propiedad, o buscando una restricción a las operaciones ferroviarias.

La EPA, en conjunto con los organismos de protección ambiental estatales, tiene jurisdicción sobre las leyes respecto de la regulación de emisiones al aire y agua (principalmente la Ley de Aire Limpio (Clean Air Act) y la Ley de Agua Limpia (Clean Water Act), respectivamente), así como el manejo, eliminación y limpieza de desechos tóxicos sólidos (cubiertos bajo la RCRA y la CERCLA). RCRA y CERCLA son leyes de gran alcance que obligan a los contaminadores y propietarios de propiedades contaminantes a limpiar o financiar la limpieza de los residuos contaminantes. Con respecto a permisos y revisiones ambientales, la STB y la FRA son las entidades federales primarias con jurisdicción sobre los requisitos de la NEPA relacionados con la nueva construcción o cambios en operaciones que puedan tener un impacto en el medio ambiente.

Las agencias estatales y locales también suelen tener jurisdicción sobre la eliminación y manejo de residuos peligrosos y la ley federal no prohíbe el ejercicio de las facultades de reglamentación y ejecución derivadas de los requisitos de salud y seguridad de aplicación general. La EPA está considerando regular la industria ferroviaria en relación con la eliminación de durmientes de creosota y está buscando incrementar la regulación relacionada con emisiones al aire las cuales pueden tener un impacto en nuestras operaciones y nuestros costos.

La naturaleza de los negocios y propiedades de las Subsidiarias ferroviarias de GMXT hace que la responsabilidad ambiental sea un riesgo inherente, y conlleve a un costo garantizado y variable, de hacer negocios.

Regulación de salud y seguridad

Las regulaciones federales de salud y seguridad también aplican a las operaciones ferroviarias bajo el control de GMXT. Las entidades federales con jurisdicción sobre asuntos relacionados con seguridad de operaciones ferroviarias incluyen a FRA, PHMSA y OSHA. La FRA tiene la jurisdicción primaria sobre la seguridad ferroviaria y las normas de equipo, incluyendo mantenimiento de vías, manejo de envíos peligrosos de acuerdo con los requerimientos de PHMSA, inspección y reparaciones de vehículos de locomotora y ferrocarril, y prácticas de operación y calificaciones de la tripulación. PHMSA regula el movimiento y la seguridad de varios materiales peligrosos. OSHA regula los asuntos de seguridad relacionados con las condiciones de trabajo de los empleados.

En 2008, el Congreso de los Estados Unidos promulgó la Ley de Mejora de la Seguridad en los Trenes (Rail Safety Improvement Act) de 2008, que exigía que todos los Ferrocarriles Clase I y de pasajeros implementaran una tecnología relacionada con la seguridad conocida como PTC en ciertas vías para el 31 de diciembre de 2015. PTC es una tecnología diseñada para ayudar a prevenir colisiones de trenes, descarrilamientos a alta velocidad, incursiones en zonas de trabajo ferroviarias, y entrada a la vía principal si un interruptor está desalineado en ciertas áreas, incluyendo la vía principal donde puede haber peligro de inhalación de materiales tóxicos y materiales venenosos o donde puede haber operaciones con pasajeros.

El Congreso subsecuentemente prorrogó el plazo hasta el 31 de diciembre de 2018, con una opción para que los transportistas finalicen la implementación completa de PTC a más tardar el 31 de diciembre de 2020, siempre que se cumplan ciertos puntos de referencia a finales de 2018. FEC está sujeto a los requisitos PTC, y está en proceso de cumplir con dichos requisitos.

En las áreas de seguridad ferroviaria que la ley federal deja a los estados, las regulaciones estatales y locales pueden aplicarse a las operaciones ferroviarias de las Subsidiarias de GMXT.

Regulación de seguridad

Las operaciones ferroviarias de GMXT están sujetas a las leyes federales que regulan la seguridad de aquellos aspectos de las operaciones ferroviarias que pueden tener implicaciones en la seguridad nacional. La TSA, bajo el DHS, y PHMSA, bajo el DOT, tienen jurisdicción primaria sobre la seguridad del transporte en los E.U.A. La TSA requiere operadores ferroviarios para rastrear y asegurar ciertos envíos, incluyendo aquellos que contienen materiales tóxicos de peligro de inhalación y ciertos materiales radiactivos o explosivos, e informar a la TSA de ciertas amenazas o violaciones de seguridad. La TSA exige a los ferrocarriles que mantengan en tiempo real la información de localización y envío de los carros en sus redes que contengan materiales sensibles y que aseguren la transferencia segura y asistida de todos los carros desde y hacia los remitentes, o a través de áreas urbanas de alta amenaza según lo designado en la reglamentación de TSA.

El Departamento de Aduanas y Protección Fronteriza (Customs and Border Protection) del DHS también tiene jurisdicción sobre elementos de seguridad fronteriza que pueden afectar las operaciones ferroviarias llevadas a cabo por las Subsidiarias de GMXT. Además, PHMSA también exige que los ferrocarriles realicen análisis de riesgos de seguridad, así como la seguridad de sus rutas. Las filiales ferroviarias de GMXT deben cumplir con los requisitos de estas entidades reguladoras.

Regulación laboral

Las relaciones laborales en la industria ferroviaria de E.U.A. están sujetas a amplia regulación gubernamental bajo la RLA. Bajo la RLA, los contratos colectivos de trabajo nacionales (national labor agreements) son renegociados en una escala de industria cuando se abren para modificarlos, pero sus términos quedan con efectos hasta que nuevos contratos se alcancen o los procedimientos de la RLA (los cuales incluyen mediación, periodos de espera, y la posibilidad de una intervención presidencial) se cumplan. Las negociaciones de los contratos colectivos con los diversos sindicatos generalmente ocurren durante un periodo extenso y la Sociedad raramente experimenta paros laborales durante las negociaciones. Salarios, prestaciones en materia de salud y bienestar, reglamentos laborales y otros temas se discuten tradicionalmente durante estas negociaciones.

OSHA regula las cuestiones de seguridad relativas a las condiciones de trabajo de los empleados, incluidos los empleados de las Subsidiarias ferroviarias de GMXT. Los empleadores de ferrocarriles están específicamente regulados por la RRB, y la STB tiene jurisdicción sobre los cambios operacionales que afectan a los empleados del ferrocarril. La legislación laboral con la cual deben cumplir las Subsidiarias de GMXT incluyen la Ley del Trabajo Ferroviario (Railway Labor Act), la Ley de Retiro del Ferrocarril (Railroad Retirement Act), la Ley del Seguro de Desempleo del Ferrocarril (Railroad Unemployment Insurance Act) y la Ley Federal de Responsabilidad de los Empleadores (Federal Employers Liability Act). Las Subsidiarias ferroviarias de GMXT, como todos los demás ferrocarriles de transporte público, deben soportar los costos asociados con estos regímenes regulatorios.

Recursos humanos:

RECURSOS HUMANOS

Empleados

Consideramos que el elemento clave para nuestro crecimiento es promover el desarrollo personal y profesional de nuestra fuerza de trabajo. Reconocemos que sólo podemos alcanzar nuestros objetivos a largo plazo a través del elemento humano, por lo que nuestra fuerza de trabajo es esencial y la misma es altamente talentosa, motivada y alineada con nuestros valores. Creemos que una fuerza de trabajo bien capacitada e informada reducirá los costos de mano de obra y nos ayudará a ser más efectivos. Planeamos continuar mejorando la productividad de nuestra fuerza laboral a través de programas más eficientes de capacitación y esquemas atractivos de compensación.

México

En 2025 les proporcionamos a nuestros trabajadores más de 632,274 horas de capacitación. Nuestros empleados son un elemento crucial para atraer nuevos clientes y fortalecer las relaciones que tenemos con nuestros clientes actuales. Creemos que nuestro compromiso con nuestros empleados se refleja en los bajos niveles de rotación, que en los últimos tres años permaneció por debajo de 10%. Consideramos que el compromiso que tenemos con los servicios ofrecidos a nuestros clientes y con la satisfacción de nuestros clientes mediante el mantenimiento de una alta calidad de servicios personalizados, es una pieza fundamental de nuestra estrategia.

Al 31 de diciembre de 2025, teníamos aproximadamente para GMXT 11,152 empleados, 11,332 empleados al 31 de diciembre de 2024 y 11,099 empleados al 31 de diciembre de 2023, de los cuales 8,065, 8,247 y 8,094 respectivamente, estaban sindicalizados, y 3,087, 3,085 y 3,005, respectivamente, eran empleados de confianza. Nuestros empleados sindicalizados se encuentran protegidos al amparo de dos contratos colectivos de trabajo de cobertura nacional celebrados el 19 de febrero de 2022 y el 18 de diciembre de 2021 entre nuestras Subsidiarias Ferromex, Ferrosur, y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana. Cada uno de estos contratos tiene un plazo de vigencia de dos años. La revisión contractual se realiza cada dos años y cada año se lleva a cabo la revisión salarial. Históricamente, las negociaciones con el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana no han resultado en huelgas, boicots, o cualquier otra interrupción de las operaciones de nuestro negocio.

Asimismo, desde la fecha en la que nuestras concesiones fueron otorgadas, celebramos convenios de modernidad y productividad con el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana en virtud de los cuales dicho sindicato se obligó a mejorar la cooperación y eficiencia de nuestra fuerza de trabajo. La compañía cuenta un número poco representativo de empleados temporales que están en proceso de contratación definitiva.

Florida

Al 31 de diciembre de 2025, el FEC tenía aproximadamente 662 empleados, de los cuales aproximadamente 17 empleados estaban representados por los siguientes sindicatos: UTU para tren y servicio de motores, BMW, para el mantenimiento de vías, estructuras y talleres de carreteras, y la IBEW, para agentes y administrativos, mantenimiento encargado, señales y comunicaciones, despachadores de trenes, electricistas, maquinistas, y los trabajadores de talleres y personal de vía. En total, FEC es parte en nueve contratos colectivos de trabajo. FEC ha desarrollado un modelo estándar con la que negocia con los sindicatos y confía en la capacidad del FEC para satisfacerlos.

La compañía cuenta un número poco representativo de empleados temporales que están en proceso de contratación definitiva.

A finales de 2025, todos los contratos colectivos de trabajo que involucraban a los tres sindicatos eran vigentes y habían sido firmados por las partes respectivas.

Bajo los términos de la Ley de Trabajo Ferroviario, los contratos colectivos que alcanzaron su fecha de modificación deberán mantener su estado actual hasta que se celebre el convenio modificatorio. En estos casos, las reglas y la compensación de trabajo permanecen sin cambios hasta que el nuevo texto sea concluido y ratificado por el grupo de empleados representados.

El personal de la industria ferroviaria está cubierto por el Sistema de Retiro Ferroviario en lugar del Seguro Social. El Sistema de Retiro Ferroviario, financiado principalmente por los impuestos sobre la nómina de los empleadores y empleados cubiertos, incluye un beneficio aproximadamente equivalente al Seguro Social, un beneficio adicional similar al que se permite en algunos planes privados de beneficio definido, y otros beneficios. Para el año 2025, el Sistema de Retiro Ferroviario requería hasta un 13.1% de contribución de los empleadores del ferrocarril sobre los salarios elegibles, mientras que las de Seguro Social fue de hasta 6.2% y la Ley Medicare fue una contribución del 1.45% sobre salarios similares. Del Seguro de Desempleo fue una contribución del 0.65%.

Tecnología para la seguridad

México

En materia de innovación y desarrollo, la tecnología juega un papel fundamental en la seguridad operativa. En virtud de ello, y con el objetivo de prevenir accidentes, priorizamos el uso de diferentes dispositivos instalados a un costado de la vía capaces de identificar factores críticos que se asocien con el riesgo potencial para ocasionar un descarrilamiento:

- . Detectores de impacto de ruedas (DIR). El dispositivo emite una alerta cuando se genera un impacto en el riel por alguna falla o defecto en la rueda, identifica los parámetros relacionados con la distribución de cargas, adicionalmente mejora el rendimiento del combustible.

- . Detectores de muñones calientes (DMC). Estos dispositivos alertan en tiempo real sobre el calentamiento de algún eje.
- . Detectores de objetos arrastrados (DOA). Emite alertas cuando detecta objetos que estén siendo arrastrados por los trenes. Esto se logra a través de transductores colocados a un costado de los rieles y la medición de la energía infrarroja emitida por estos dispositivos.
- . Detectores de desempeño de truck (DDT). detectores acústicos que identifican problemas en los carros mediante la medición de los esfuerzos de las ruedas sobre la vía, permitiendo hacer los ajustes que sean necesarios, aumenta la vida útil de la infraestructura y carros.
- . Aparatos de principio y fin de tren (APT y AFT). Dispositivos instalados al tren y conectados por medio de telemetría, sirven para indicar las presiones de aire del tren. El sistema emite una alerta audible al presentarse un corte en el flujo de aire por motivos de fugas o cierre de angulares en las unidades.
- . Cambios automáticos (Hydraswitch). son puntos de cambio en los patios son operados a través de dispositivos electrohidráulicos controlados de forma remota, reduciendo tiempos y costos para la clasificación de carros. La tecnología de estos equipos está respaldada por medio de indicadores luminosos de punta de agujas que advierte a los trenes sobre el estado del cambio de vía con anticipación.

Seguimos trabajando para impulsar mejoras operativas que permitan hacer más segura nuestra red ferroviaria, como miembros de la Asociación Americana de Ferrocarriles AAR, alineamos nuestras metas e indicadores de seguridad a los que se plantea la industria en Norteamérica

Florida

FEC se esfuerza por llevar a cabo operaciones seguras para beneficio y protección de empleados, clientes y comunidades a las que sirve. El programa de seguridad involucra a todos los empleados y es supervisado por el Departamento de Seguridad. El personal operativo está capacitado y certificado en operaciones de trenes, manejo de materiales peligrosos, comunicación efectiva con los empleados, seguridad personal y en otras áreas. Muchos programas están sujetos a regulaciones y supervisión federales. Los empleados involucrados en las operaciones de trenes están sujetos a pruebas previas al empleo y controles aleatorios de drogas y alcohol según lo establecido por las regulaciones federales. FEC cumple en todos los aspectos materiales con las regulaciones federales, estatales y locales. FEC también participa en los comités AAR, así como en los programas de seguridad patrocinados por el gobierno y la industria, incluida la Operación Lifesaver (un programa nacional de concientización sobre la seguridad en los cruces) y numerosos comités de la Asociación Estadounidense de Ingeniería Ferroviaria y Mantenimiento de Caminos (AREMA) y la Asociación de Ferrocarriles Regionales y de Líneas Cortas de América (ASLRRA).

Texas Pacífico

En el ferrocarril Texas Pacífico se ejecutan diversas acciones en materia de seguridad. Todos los empleados se encuentran involucrados en el programa de seguridad y es administrado por un grupo especializado. El grupo operativo

está capacitado y certificado en operación de trenes, manejo de materiales peligrosos y seguridad personal, asegurando el cumplimiento de las regulaciones federales. Los empleados de nuevo ingreso están sujetos a una verificación de datos preempleo y además todos los empleados deben cumplir con los lineamientos federales de exámenes aleatorios sobre el uso de drogas y alcohol. El Texas Pacífico cumple en todos los aspectos materiales con las regulaciones federales, estatales y locales. Texas Pacífico también participa en comités de la AAR, programas de seguridad patrocinados por el gobierno y la industria, incluyendo Operation Lifesaver (el programa nacional de concientización de cruce de a nivel) y numerosos Comités de la Asociación de Ferrocarriles Regionales y de Líneas Cortas de América (American Short Line and Regional Railroad Association Committees).

Desempeño ambiental:

DESEMPEÑO AMBIENTAL

Las operaciones de Grupo México Transportes en la República Mexicana están sujetas a la legislación Federal y Estatal, así como a la normativa y reglamentos municipales en materia de preservación y protección del medio ambiente. Particularmente, a nivel nacional la regulación ambiental señala los preceptos para el cuidado y control en materia de calidad del aire, emisión de ruido, prevención de la contaminación en agua, suelo y subsuelo, manejo integral de residuos, protección de recursos naturales, eficiencia energética, riesgo ambiental, atención emergencias ambientales y gestión ambiental.

Año con año se trabaja en mejorar el desempeño de cada uno de nuestros puntos operativos con la finalidad de prevenir y mitigar los impactos de la industria ferroviaria en el medio ambiente

Ejemplo de ello es nuestro compromiso con trabajar bajo un esquema de auditorías ambientales externas en apego a la NMX-A-A-162-SCFI-2012 con proveedores acreditados por PROFEPA, donde se determina el nivel de desempeño ambiental y la identificación de las actividades de autorregulación que hemos adoptado, tomando como base normas mexicanas, internacionales, extranjeras, de referencia y procedimientos de cumplimiento voluntario que mejora nuestro desempeño.

De igual manera se han planteado estrategias y objetivos de gestión ambiental enfocadas en la reducción de la huella de carbono con la intención de contribuir a la mitigación del cambio climático; inversión destinada a proyectos de compensación y restauración ambiental, mismos que permitirán la recuperación de ecosistemas en las zonas de influencia de los proyectos ferroviarios.

En materia de residuos operamos bajo un estricto apego a la legislación ambiental vigente para el manejo y disposición de residuos peligrosos, garantizando y la disminución de residuos a través de una mejor disposición y aprovechamiento. Aplicamos estándares homologados de gestión ambiental en todas nuestras operaciones a nivel nacional, asegurando el cumplimiento de buenas prácticas en cada región donde operamos.

Además, con nuestro plan estratégico de gestión del agua, en estricto apego a la normativa mexicana y adopción voluntaria de estándares internacionales garantizamos el uso responsable, optimizando nuestros sistemas de

tratamiento de agua a través de decantadores para operaciones confiables y sostenibles, reforzando las mejores prácticas que optimicen el aprovechamiento de los recursos hídricos.

En las operaciones de Estados Unidos de América, se cumple con las regulaciones estatales específicas de los estados de Texas y Florida y se mantiene la observancia de toda normatividad de la EPA, además de participar en el programa SmartWay que está vinculado a la contabilidad de emisiones para medir la huella de carbono del transporte en los EE. UU.

En Texas Pacífico y en el FEC, las operaciones también llevan el objetivo de reducir el tráfico vial, la contaminación del aire y las emisiones de gases de efecto invernadero y se cumple con la normatividad vigente en materia de manejo y tratamiento de residuos en patios y talleres. En Florida el gas natural licuado es la fuente de energía para nuestras locomotoras de camino, el cual es un compuesto más amigable y limpio con el medio ambiente, comparado con el diésel. Desde el inicio de abastecimiento de esta fuente de energía para locomotoras, FEC ha operado de manera segura más de 20,000 trenes a lo largo de 6 millones de millas, consumiendo más de 20 millones de galones de GNL.

En virtud del compromiso para el cuidado del medio ambiente, se han planteado estrategias y objetivos de gestión ambiental que están enfocados en disminuir la huella de carbono para contribuir a la mitigación del cambio climático; reducir el impacto ambiental del desarrollo de proyectos ferroviarios; y disminuir la generación de residuos para contribuir a una mejor disposición y aprovechamiento de los residuos.

En materia de Cambio Climático, Grupo México Transportes lleva a cabo estrategias logísticas y técnicas para transportar más carga con menos combustible y lograr una eficiencia positiva en el consumo de diésel por tonelada-kilómetro de producto transportado, logrando así, no sólo un ahorro económico en materia de gasto por consumo de combustible, sino disminuyendo nuestra huella de carbono y contribución al Cambio Climático. En este sentido Grupo México Transportes se esfuerza por hacer más eficiente el consumo de diésel por tonelada-kilómetro de producto transportado, así como para lograr ahorros considerables en beneficio de la operación, que permitan disminuir la cantidad de emisiones a la atmósfera.

Como referencia, en los últimos 2 años se logró la implementación Trip Optimizer en 361 locomotoras, con este sistema automáticamente se regula la potencia de las locomotoras de acuerdo con las características topográficas de la ruta permite mejorar el manejo de los trenes y optimizar el uso de combustible. Estrategias como esta, se traducen no sólo en ahorros económicos, sino también en materia de Cambio Climático a través de la reducción de la huella de carbono proveniente del sector

Información de mercado:

INFORMACIÓN DE MERCADO

El ambiente de negocio en el que operamos es altamente competitivo. Los clientes comúnmente seleccionan a transportistas que ofrecen una combinación atractiva de servicio y precio. Los requerimientos del servicio varían por tipo

de industria y cliente. Nuestros competidores son generalmente el autotransporte y otros ferrocarriles y esto varía por mercancía, ubicación geográfica y modo disponible de transportación, lo cual incluye otro tipo de medios como barcos y ductos.

México

En general, la mayor parte de la carga en México se mueve en autotransporte o ferrocarril. La competencia con otros medios de transporte se basa generalmente en precio, así como en la calidad y confiabilidad del servicio prestado. Consideramos que otros factores que afectan la competencia en la industria del transporte terrestre de carga son el tiempo de entrega, la seguridad de la carga y las capacidades de carga en origen – destino.

Algunos sectores, especialmente el intermodal, experimentan competencia directa con empresas de autotransporte a pesar de las ventajas económicas que ofrece el ferrocarril por la doble estiba. A pesar de que el autotransporte es generalmente más caro, bajo ciertas circunstancias, la industria camionera puede proporcionar tarifas competitivas y un servicio eficiente. El autotransporte requiere menores gastos de mantenimiento e inversión de capital y rutas y horarios más flexibles.

Creemos que podremos ser capaces de incrementar nuestra participación en el flete terrestre como resultado de los siguientes factores:

- . Los precios del transporte ferroviario son generalmente más bajos que los precios del autotransporte. Esto se debe principalmente a que el ferrocarril tiene mayor capacidad de carga.
- . Con nuestra estructura de servicio al cliente y mejoras sustanciales de capital, hemos creado un negocio orientado al cliente, generando eficiencias operativas especialmente para los clientes con volúmenes a gran escala.

También enfrentamos competencia por parte de otras compañías de ferrocarriles privadas en México, particularmente con CPKC, cuya ruta central de la red ferroviaria es directa entre la Ciudad de México y Laredo, Texas. Laredo es el punto de entrega internacional más importante por el cual circula más de la mitad de todo el tráfico ferroviario y de camiones de México y Estados Unidos que cruza la frontera. CPKC compite con nosotros en algunas zonas como Monterrey, Nuevo León, Tampico, Tamaulipas y la Ciudad de México. Experimentamos competencia agresiva en tarifas de carga con CPKC la cual afecta de manera adversa nuestros márgenes. Ver la sección de “Industria” para más información en relación con el sistema ferroviario mexicano y nuestros principales competidores.

De conformidad con nuestros títulos de concesión, debemos otorgar derechos de paso a CPKC. Estos derechos le dan a CPKC la capacidad de acceso a las ciudades de Querétaro, Querétaro y Guadalajara, Jalisco, así como al puerto de Altamira, Tamaulipas ubicado en el Golfo de México.

La LRSF y la concesión correspondiente contienen varias disposiciones con el propósito de introducir competencia en la prestación de servicios ferroviarios. Mientras que la LRSF nos permite establecer nuestras políticas operativas y tarifas de servicios de carga, estamos sujetos a la regulación de límites tarifarios en ciertas circunstancias.

A partir del 1 de septiembre de 2017, del 14 de febrero de 2028 y del 14 de noviembre de 2055 la SICT puede otorgar concesiones a terceros o derechos a otros transportistas en la vía general de comunicación “Nacozari”, vía corta “Ojinaga–Topolobampo” y vía general de comunicación “Pacífico–Norte”, respectivamente, para prestar los servicios de carga.

A pesar de que creemos que los servicios de transportación marítima son complementarios a nuestra red en ciertas rutas son competidores ya sea por capacidad de carga o servicios de cabotaje.

Florida

En Florida, nuestros principales competidores son el ferrocarril CSX Corporation, el cual opera en gran parte del territorio y el autotransporte dependiendo del tipo de mercado.

Información competitiva de GMXT

En México GMXT ha tenido un crecimiento en ventas, con una tasa anual de crecimiento compuesto (“TACC”) de 1998 a 2025 de 12.9%. Creciendo de \$2,448 millones de pesos a \$64,674 millones de pesos en 2025.

Asimismo, GMXT ha tenido un crecimiento consistente del volumen transportado, incrementando las toneladas netas transportadas de 1998 a 2025 en un TACC de 4.5%, mientras que el incremento de la carga (toneladas–kilómetro) durante ese mismo periodo ha tenido un TACC de 4.8%.

Por otro lado, nuestro crecimiento ha superado el crecimiento del PIB en México de manera significativa, el cual incrementó de 1998 a 2025 en un TACC de 4.6%.

La Emisora tiene una diversificación en términos de geografías y monedas, en 2025: ingresos 87.7% proveniente de sus operaciones en México y 12.3% proveniente de sus operaciones en Estados Unidos de América; 44.2% de sus ingresos son en pesos mexicanos y 55.8% son en USD.

El plan estratégico de inversión de GMXT es llevar a cabo inversiones de capital de *USD\$1.9 mil millones de dólares* durante los próximos 5 años, mediante la adición de nuevas estaciones y creación de doble vía en algunas ubicaciones, reemplazo de la flota de locomotoras de corriente directa por locomotoras de corriente alterna o LNG, así como la digitalización del sistema de telecomunicaciones de toda la red. Las inversiones históricas de GMXT han llevado a mejoras operativas significativas y el plan estratégico de inversión tiene el potencial de incrementar la rentabilidad aún más.

México es el productor de automóviles ligeros más grande en Latinoamérica y el cuarto lugar a nivel mundial de autos comerciales. En el 2025, el 87% de la producción automotriz en México fue para exportación.

De igual forma, México tiene un rápido crecimiento en el sector aeroespacial. México es el décimo proveedor de la industria aeroespacial de los Estados Unidos.

Asimismo, México ha sido el segundo proveedor más importante de alimentos a Estados Unidos durante más de veinte años.

México continuará avanzando en distintos frentes como el de infraestructura, certeza jurídica, educación, desregulación, seguridad y productividad para convertirse en una potencia económica hacia el año 2040.

Oportunidades de Mercado

La industria ferroviaria mexicana ha tenido mejoras constantes desde 1995. El tráfico se ha triplicado desde la privatización de los ferrocarriles mexicanos. La demanda de los servicios ferroviarios mexicanos ha crecido de manera sustancial en términos absolutos. La transportación ferroviaria ha incrementado su participación de mercado contra el autotransporte pasando de 18.8% en 1998 a 26.3% en 2024. Durante este periodo de expansión de la industria ferroviaria GMXT ha logrado incrementar su participación de mercado 35% cuando iniciamos operaciones a 64% en el 2024 según datos del anuario estadístico de 2024 preparado por la SICT.

Con la finalidad de mantenernos como líderes en la industria y de continuar en condiciones que nos permitan seguir creciendo a futuro, hemos identificado varias oportunidades únicas de inversión en áreas clave de nuestra red, incluyendo la adquisición de locomotoras y carros, inversiones en patios y terminales, mejoras en nuestra infraestructura de señales, desarrollo de dobles vías, optimización de nuestra capacidad de vía en la línea Pacífico-Norte, la rehabilitación de la vía de Texas Pacifico Transportation LTD. y la adquisición del FEC. Esperamos que estas oportunidades de inversión nos ayuden a mejorar nuestra eficiencia operativa, a disminuir nuestros costos de mantenimiento a mediano plazo, a mejorar nuestra posición competitiva frente a otros medios de transporte tales como los camiones y a diferenciar nuestros servicios frente a los de nuestros competidores.

Nuestras Fortalezas

Prestamos servicios con seguridad, confiabilidad, eficiencia y sustentabilidad como resultado del enfoque en nuestros clientes y en las comunidades en las que operamos, así como de nuestro profundo entendimiento de las industrias a las que prestamos servicios. Las siguientes fortalezas nos distinguen de nuestros competidores y nos permitirán cumplir de manera exitosa con nuestra estrategia de crecimiento sostenido a largo plazo:

- *Compañía ferroviaria líder con cobertura y conectividad única.* De acuerdo con el Anuario Estadístico de Ferrocarriles de la SICT, nuestro sistema ferroviario es el más largo de México y tiene una posición estratégica para transportar de todas las industrias, tanto materia prima, como productos esenciales para la nación. Lo anterior nos permite movilizar carga entre México, Estados Unidos y Canadá vía frontera, así como el resto del mundo vía puertos. Nuestro ferrocarril en Florida es un componente fundamental para la entrada al sur de Florida, y otorga un acceso exclusivo y directo a los principales puertos y una transportación de mercancías eficiente y competitiva. Como un elemento fundamental en la infraestructura de transportación en México y Florida, seguimos siendo un factor importante para el crecimiento de las regiones en las que operamos. Creemos que el tamaño, alcance y capacidades de nuestros sistemas nos permiten responder de manera rápida y eficiente a las necesidades cambiantes de las industrias y mercados a los que ofrecemos nuestros servicios sobre bases económicas competitivas, lo cual contribuye al desarrollo de una fuerte lealtad de nuestros clientes. Asimismo, tanto en México como en Florida, tenemos un extenso sistema de trasbordo en terminal a través del cual los productos que transportamos pueden ser trasladados a carros de ferrocarril, camiones o barcos, lo que nos permite prestar servicios a nuestros clientes que no

tienen acceso directo a vías ferroviarias. Nuestras alianzas con Union Pacific y BNSF con respecto a la red ferroviaria en México y con CSX Corporation y Norfolk Southern Corporation con respecto a la red ferroviaria en Florida han sido fundamentales para el acceso a nuevos mercados y para incrementar nuestro alcance geográfico. Proporcionamos a nuestros clientes accesos a extensa red interconectada que juega un papel importante en el comercio en las regiones en las que operamos, lo que nos convierte en un elemento importante en el desarrollo de la competitividad global en las regiones donde operamos.

Exposición al crecimiento de la economía mexicana y cambios actuales en los patrones de transportación de Asia al Sur y Este de Estados Unidos. Los elementos principales que respaldan el crecimiento en México han sido la población creciente en México y Estados Unidos, el aumento del comercio con Estados Unidos, una demanda creciente de bienes y el crecimiento generalizado del comercio a nivel mundial. De 2011 a 2025, experimentamos un crecimiento nominal en volumen de transporte (en toneladas kilómetros /netas) de 28% respecto de una gran variedad de productos, impulsado por una demanda de bienes producidos por nuestros clientes industriales y por un aumento en la demanda de servicios de transporte ferroviarios, frente a servicios de autotransporte. Un elemento primordial de nuestro crecimiento reciente ha sido el incremento de capacidad de producción de la industria energética. Esperamos aprovechar la expansión del Canal de Panamá completada en 2016, que estimamos impulsará un cambio importante en la distribución de los flujos de carga desde y hacia puertos de la costa este de Estados Unidos y desde y hacia los puertos occidentales de Estados Unidos y Asia. Se espera que el aumento en el flujo de mercancías provenga de barcos más grandes que pasen por el canal y la reorientación de los volúmenes de carga de los puertos de Savannah, Charleston, Tampa y Jacksonville al Puerto de Miami y al Puerto de Everglades. Recientemente terminamos la construcción de terminales ferroviarias en los puertos de Miami y Everglades para crear una logística portuaria más eficiente y aumentar la capacidad en previsión de la expansión del Canal de Panamá. En Texas, hemos realizado inversiones importantes en relevos de riel, refacciones, ramales, puentes y en la reconstrucción del Puente Internacional Ojinaga-Presidio. Nuestras inversiones en Texas nos ayudarán a consolidar nuestra posición como un operador de logística importante en el tráfico internacional y a tener un rol importante en la industria del gas y petróleo en el este de Texas. Nuestra capacidad para capturar este crecimiento es apoyada por nuestra integrada y eficiente red ferroviaria, la competitividad de costos, la confiabilidad, la calidad de las ofertas de servicio y las ventajas ambientales de las operaciones ferroviarias nos convierten en un eslabón crucial en la cadena logística de muchos clientes. Creemos que la inversión extranjera constante en el sector manufacturero, la futura privatización de ciertos aspectos de la industria energética y petroquímica y nuestras últimas inversiones en anticipación a la expansión del Canal de Panamá nos proporcionarán oportunidades de competitividad únicas.

Tecnología y equipo de punta. Hemos realizado inversiones considerables en la vía, equipo e instalaciones para mejorar el servicio, seguridad y prevención de daños. Al 31 de diciembre de 2025, 69% de los HPs de las locomotoras contaban con tecnología de corriente alterna (AC). La tecnología AC para locomotoras es una mejora importante respecto de la tecnología de corriente directa (DC). La principal ventaja de la tecnología de corriente alterna es que podemos contar con una mejor tracción y fuerza de arrastre, obteniendo un mejor consumo de combustible, lo que a su vez reduce la emisión de contaminantes comparado con las locomotoras de corriente directa. Siguiendo en línea con la eficiencia en la operación de la fuerza tractiva, actualmente GMXT posee un 8% de HP's que se mueven con gas natural licuado. Creemos que, a través de los sistemas de tecnología de la información, equipo e infraestructura de vanguardia,

podremos mejorar la confiabilidad y seguridad del servicio y lograremos adaptarnos en forma dinámica a las necesidades de los clientes. Lo anterior permitirá optimizar las operaciones y administrar el incremento esperado de volumen en el corto plazo.

- En el FEC, todas las intersecciones carreteras están equipadas con tecnología de punta en los cruces a nivel. El sistema de señalización en la red ferroviaria en Florida utiliza señalamientos “in-cab” y el control de tráfico está operado a través del sistema CTC (Centralized Traffic Control) y está reforzado por el sistema ATC (Automatic Train Control) que ayudan a prevenir colisiones de trenes en la vía principal, y PTC (Positive Train Control) en tramos de la red que también prestan servicio de pasajeros.
- En el ferrocarril Texas Pacífico, las locomotoras están equipadas con equipos Wi-Tronix y Violet Live que permite monitorear la operación y manejo de los trenes.

Creemos que el énfasis para mejorar los servicios utilizando tecnologías de vanguardia nos permitirá agregar valor a los clientes e incrementar la seguridad y competitividad. Estamos mejorando la eficiencia y seguridad, reduciendo desperdicios y optimizando el uso de energía en la red ferroviaria. Gracias a estos esfuerzos hemos sido parte fundamental de la transformación de la industria ferroviaria en México y Florida hacia a un sistema tecnológicamente mejorado y eficiente que opera de manera rentable y hemos alcanzado a los ferrocarriles Clase I de Estados Unidos en términos de eficiencia operativa.

Se han implementado nuevas prácticas operativas y realizamos inversiones de capital significativas. En México, estos cambios han ayudado a reducir costos de largo plazo y a mejorar la eficiencia operativa. De la misma forma, se han realizado inversiones que nos han permitido incrementar la capacidad de carga de la vía a 130 toneladas en unidades de 4 ejes, aumentar el volumen de transporte en más de 182% (en términos de toneladas-kilómetro netas, desde 1999 al cierre del 2025) y mejorar la velocidad promedio en un 59% entre el año 1999 y el 2025.

En Florida, desde el primer trimestre de 2017, todas las locomotoras AC´s funcionan con gas natural licuado y están equipadas con PTC. Bajo esta línea, el rendimiento de combustible se mantuvo en 2.74 litros por miles de toneladas-kilómetro brutas para el 2025.

Consideramos que la red ferroviaria aún ofrece oportunidades importantes para lograr eficiencia operativa y rentabilidad. Las alianzas con los ferrocarriles UP, BNSF, CSX y NS han sido fundamentales para implementar mejores prácticas, tecnología de punta, sistemas logísticos y operativos, lo que ha dado como resultado un servicio de valor para los clientes. Estimando el tamaño de la red y el crecimiento de México en relación con otros mercados más maduros, la administración considera que hay oportunidades para mejorar la eficiencia operativa.

- *Fuerte generación de flujo de efectivo y perfil de apalancamiento conservador.* Tenemos un historial de generación de flujo de efectivo estable como resultado de nuestro sólido desempeño operativo y eficiente administración del capital de trabajo. En los últimos tres años, nuestro flujo de efectivo de operaciones fue de \$23,064 millones de pesos en 2025, \$23,367 millones de pesos en 2024 y \$18,744 millones de pesos en 2023. Lo anterior, combinado con nuestra gestión financiera prudente y niveles de endeudamiento conservadores, nos ha proporcionado una fuerte posición de liquidez a pesar de las inversiones significativas en nuestra red y flota. Nos hemos convertido en un socio estratégico indispensable para

mucho de nuestros clientes que proporcionan ingresos estables y previsibles. Por ejemplo, nuestras vías son frecuentemente integradas a las instalaciones de nuestros clientes y funcionan como un componente importante de la cadena de suministro de nuestros clientes. En ciertas circunstancias, nuestros clientes han realizado inversiones en capital significativas en o cerca de nuestras vías.

Transportación alterna eficiente, segura y sustentable. A pesar de que los ferrocarriles son uno de los medios de transporte más antiguos del mundo, continúan siendo uno de los medios más eficientes en términos de combustible y de recursos para trasladar grandes volúmenes de productos por tierra. Tomando en cuenta que, en promedio, un solo tren equivale a aproximadamente 300 camiones, los ferrocarriles son una pieza clave para reducir el tráfico vehicular y accidentes en las carreteras. Asimismo, de acuerdo con un estudio recientemente publicado por la AAR, en promedio, los ferrocarriles son cuatro veces más eficientes en términos de consumo de combustible que los camiones, lo que se traduce en ahorros importantes para nuestros clientes. Creemos que nuestras ventajas competitivas para el transporte de carga frente a las empresas de autotransporte son mejores tiempos para órdenes, protección de bienes, tiempo de tránsito, equipo más adecuado y la posibilidad de prestar otros servicios con valor agregado tales como el seguimiento de mercancías y la disponibilidad de tarifas en Internet. Asimismo, consideramos que, por estrategia, cada vez más compañías están cambiando los métodos de transporte para sus productos y que buscan servicios de transporte ferroviario para que sus mercancías sean transportadas de manera más segura, con el fin de reducir sus costos y alcanzar sus objetivos sustentables de negocio.

Oportunidades en mercados de transporte diversos y atractivos. Participamos en un extenso mercado de transporte, para materia prima y productos terminados. Muchos de los productos que transportamos son mercancías esenciales con un riesgo bajo de perecer y con altas expectativas de crecimiento. Asimismo, creemos que la diversificación geográfica que ofrece nuestro sistema ferroviario, nuestro acceso a mercados internacionales, nuestro profundo entendimiento de las industrias a las que prestamos servicios, nuestro conocimiento de las preferencias de consumo y los hábitos en las regiones en las que operamos, nos brindan una ventaja significativa sobre nuestros competidores. Consideramos que nuestra reciente adquisición del FEC ha traído un nuevo alcance geográfico a mercados, ciudades, puertos y corredores importantes. De igual forma, una parte importante de nuestros ingresos deriva de una base diversa de clientes industriales y ferrocarriles Clase I. Los ingresos por concepto de fletes de los 10 mayores clientes del FEC representaron aproximadamente 55.5% de los ingresos totales por el año terminado el 31 de diciembre de 2025. Los ingresos del FEC se ven afectados en 2025 por la demanda de materias primas, y la capacidad de estos clientes para suministrar esta materia prima de manera eficiente y eficaz; también por la caída en la demanda de productos terminados y de consumo.

Asimismo, tenemos una amplia diversificación de ingresos, clientes y productos a lo largo de un amplio espectro de industrias con una cobertura natural en términos de moneda ya que, con la incorporación del FEC, cerca del 55.8% de los ingresos están denominados en dólares.

Excelencia en Servicio. La excelencia en servicio ha sido un componente esencial de nuestra cultura que impulsa a todos nuestros trabajadores a enfocarse en entregar un valor mediante niveles de servicio mejorados, herramientas de comunicación y tecnología superior. Nuestro compromiso con nuestros clientes dirige nuestras acciones y la manera en la que nos desarrollamos. Nos esforzamos por asegurar que todas

las relaciones con nuestros clientes resulten en una experiencia positiva. Mejorar las experiencias de nuestros clientes nos permitirá seguir brindando un servicio seguro, confiable y competitivo mientras mejoramos nuestra habilidad de crecer nuestro negocio de manera rentable. Por ejemplo, la implementación del Índice de Evaluación del Servicio. Nosotros creemos que la orientación de nuestra organización a brindar servicios de alta calidad y personalizados a nuestros clientes, nos ubica en una mejor posición para un éxito a largo plazo.

Equipo de administración experimentado. Contamos con un equipo de administración con amplia experiencia en la industria ferroviaria. Nuestros directivos tienen trabajando en promedio más de 23 años con nosotros (Alfredo Casar 26, Fernando López Guerra 22, Hugo Gómez 23, Francisco Jurado 27 y Claudia Abaunza 21 en promedio). Nuestro equipo directivo ha administrado nuestra empresa a través de diferentes ciclos económicos y ha mantenido indicadores financieros positivos y estables. Desde las fechas en las que nuestras concesiones fueron otorgadas, han implementado nuevas prácticas operativas y han desarrollado un programa de inversiones de capital disciplinado orientado a reducir los costos a largo plazo y mejorar la eficiencia operativa de nuestro negocio mediante la implementación de mejores prácticas operativas. El probado desempeño de nuestro equipo y su amplio conocimiento de la industria, le dan valor agregado a nuestro negocio. Este equipo ha logrado desarrollar y consolidar nuestra posición de liderazgo a través de un enfoque de mejora de nuestros servicios, operaciones, eficiencia, uso de equipos, seguridad y prevención de daños. La filosofía de nuestros directores pone especial énfasis en la contabilidad y en la implementación de mecanismos efectivos de control. Como resultado de lo anterior, contamos con políticas financieras disciplinadas.

Nuestra Estrategia

Continuamos proporcionando valor a nuestros clientes mediante la oferta de servicios de transporte de manera segura, confiable, eficiente y sustentable mientras seguimos participando con un rol esencial en el crecimiento de las regiones en las que operamos. Uno de nuestros objetivos es convertirnos en la base de la cadena de abastecimiento de México, Texas y Florida. Para alcanzar estos objetivos planeamos implementar las siguientes estrategias:

- ? *Retener la Base de Clientes Actual.* Nuestra prioridad es continuar trabajando con los clientes a los que les prestamos servicio. Para ello, seguimos invirtiendo una gran cantidad de recursos en fuerza motriz, equipo de arrastre y en modernos proyectos de infraestructura diseñados para incrementar la eficiencia y confiabilidad del sistema. También hemos celebrado contratos de arrendamiento para obtener equipo adicional a fin de proporcionar los equipos especializados requeridos por clientes tales como: Cemex, PEMEX Logística, Ternium, De Acero, Constellation Brands, entre otros.
- ? *Mayores Ventas para los Clientes Existentes.* A fin de aprovechar la participación que la Compañía tiene en los negocios de los clientes, hemos asignado importantes montos de inversión para incrementar la capacidad de nuestra red y expandir nuestras instalaciones con objeto de adaptarlas a los nuevos tráficos. Dentro de esta estrategia, invertimos en instalaciones de trasbordo de carga y centros de acopio a fin de convertir el movimiento de carga terrestre de autotransporte a ferroviario para aquellos clientes que necesiten servicios de

puerta a puerta, al no contar con instalaciones ferroviarias. Asimismo, invertimos en la construcción, ampliación y rehabilitación de espuelas y vías públicas, así como en la construcción de terminales intermodales, de trasvase y automotrices. Esta estrategia está dirigida a incrementar nuestra participación en el transporte de mercancías de nuestros clientes basado en un entendimiento total de sus necesidades, derivado de un estudio de 360°.

- ? *Obtención de Nuevos clientes.* Con objeto de aumentar nuestra participación en el mercado hemos rediseñado las funciones de Inteligencia de Mercado, área que de manera periódica realiza estudios para cuantificar los volúmenes de producción, demanda y distribución de los diferentes mercados. Esto nos permitirá acercarnos a los jugadores claves, generando propuestas de valor agregado para los clientes que les permiten tener operaciones más eficientes y alcanzar ahorros importantes en sus costos logísticos y de transportación.
- ? *Continuar fortaleciendo y mejorando el sistema ferroviario.* Las inversiones de capital juegan un papel esencial para cumplir con la demanda de transporte de carga eficiente en las regiones en las que operamos. Tener la capacidad de transportar grandes cantidades de carga de forma confiable a costos bajos frente a otros medios de transporte, es el factor competitivo más determinante que tenemos. Podemos mejorar nuestra posición competitiva a través sinergias entre la inversión en vías y equipo ferroviario, así como el uso de tecnología de punta. Nuestras prioridades operativas y de inversión se enfocan en incrementar la capacidad para manejar trenes más largos y pesados de manera segura y eficiente a través de vías férreas de alta calidad. Esto permitirá incrementar la eficiencia operativa, mediante la expansión de capacidad con nuevos patios, terminales, ramales, dobles vías, libramientos (Celaya y Monterrey), fortalecer los sistemas digitales de comunicación y el control centralizado de tráfico ferroviario a lo largo de la red.

Las inversiones recientes para capturar oportunidades comerciales incluyen, en Florida, la implementación de sistemas de puertas automatizadas para las terminales intermodales de Miami y Jacksonville.

En Texas, se han realizado inversiones importantes en el reemplazo de vía, rehabilitación de puentes y en la reconstrucción del Puente Internacional Ojinaga-Presidio. Estas inversiones consolidan nuestra posición como operador de logística estratégico en el tráfico fronterizo y como un jugador clave en la industria de gas y petróleo en el este de Texas.

Creemos que las constantes inversiones para mejorar nuestra red, combinadas con la reducción de costos operativos, nos permitirá tomar ventajas en el crecimiento potencial de los mercados en los que operamos, mejorar la seguridad, la competencia de la red ferroviaria y dar valor agregado a nuestros clientes.

- ? *Continuar proporcionando servicios seguros, confiables, eficientes y sustentables.* Nos esforzamos por seguir proporcionando servicios de transporte ferroviario de valor agregado que funcionen con los más altos estándares de seguridad, confiabilidad y eficiencia de forma sustentable. Estamos convencidos de que la excelencia en el servicio es la clave de nuestro crecimiento sostenido a largo plazo. El enfoque en nuestros clientes y seguridad sirve como la base para nuestro negocio. Nos basamos en las capacidades y eficiencias de nuestra red ferroviaria para cumplir con las demandas del mercado y otorgar servicios flexibles y responsables a una base más diversa de clientes. Como resultado, cada año realizamos importantes inversiones de capital para fortalecer y mejorar nuestra red en beneficio de nuestros clientes y de las comunidades a las que servimos. La mejora continua de nuestros procesos, sistemas, infraestructura y equipo

está dirigida a satisfacer las expectativas y necesidades de nuestros clientes. En el 2026 invertiremos \$8,981.3 millones en:

1. Vía y Equipo: Riel y Durmiente, Puentes, Overhauls de Locomotoras y de Maquinaria de Vía, Equipo y Herramientas.
2. Patios y Terminales: Reconfiguración de Patios y ampliación de laderos.
3. Proyectos especiales: Programa de Seguridad Vial, Libramiento de Celaya y libramiento de Monterrey.
4. Adquisición de locomotoras

? *Continuo impulso de la productividad y control de costos mediante nuestra red.* Creemos que una estructura eficiente en términos de costos es un elemento clave para crear un modelo de negocio sólido que nos permite fortalecer nuestros servicios para mejorar los volúmenes de carga y rentabilidad; en particular, durante ciclos económicos difíciles. Históricamente, hemos implementado iniciativas para mantener una estructura de costos competitiva. A partir de 2014, nuestros esfuerzos para mejorar la productividad se enfocaron a manejar trenes consolidados, incrementar la velocidad de los trenes, reducir las órdenes de precaución, ajustar los niveles de insumos y alinear la capacidad con los requisitos de los clientes mayores en equipamiento, incluyendo el reemplazo de locomotoras de corriente directa (DC) con locomotoras de corriente alterna (AC), las cuales tienen mejor tracción, fuerza y mejores niveles de consumo de combustible. Al 31 de diciembre de 2025, las locomotoras AC representan más del 69% de la potencia tractiva total de GMXT. Tenemos la intención de seguir trabajando para ser más eficientes, fortalecer nuestra competitividad y mejorar nuestra rentabilidad mediante la implementación de iniciativas para el control de costos, mientras potenciamos nuestra experiencia y servicio de clase mundial.

? *Productividad laboral.* Nuestros 11,152 empleados son la fuerza que contribuye al desarrollo exitoso de nuestra Compañía. Creemos que el elemento clave para continuar creciendo es contar con su desarrollo personal y profesional. Reconocemos que el logro de objetivos a largo plazo es únicamente posible a través del talento humano, por lo cual es esencial que nuestra gente esté altamente calificada, motivada y alineada con nuestros valores. Consideramos que una fuerza laboral altamente capaz, flexible y colaboradora que brinde un servicio de excelencia reducirá nuestros costos laborales y nos permitirá alcanzar eficiencias. Planeamos continuar mejorando la productividad de nuestra fuerza laboral a través de programas más eficientes de capacitación y esquemas atractivos de compensación. En 2025 le proporcionamos a nuestros trabajadores más de 632,274 horas de capacitación. El compromiso de nuestros empleados es un elemento crucial para atraer nuevos clientes y mejorar las relaciones que tenemos con los clientes actuales. Nuestra gente se rige por la visión, propósito y valores principales de servir de manera eficiente y segura, y ayudar a la implementación de nuestra estrategia de largo plazo.

Estructura corporativa:

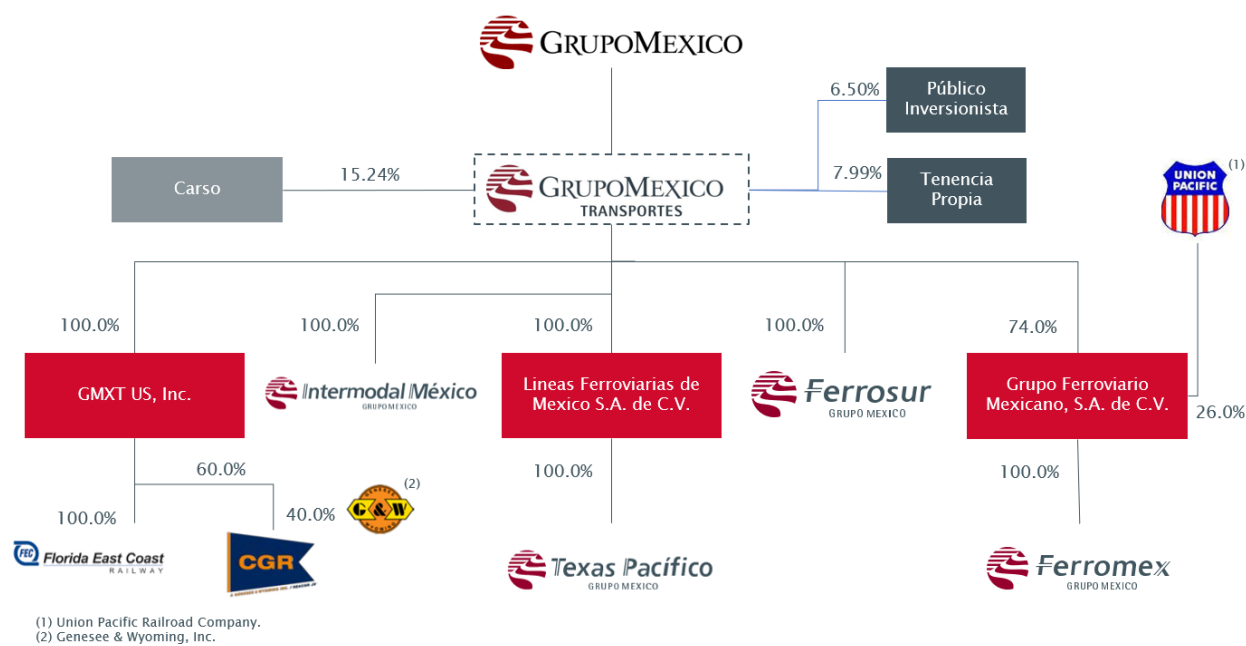
ESTRUCTURA CORPORATIVA

Estructura Corporativa

GMXT es subsidiaria de Grupo México, la cual es un conglomerado de clase mundial, líder en las industrias de minería, transporte e infraestructura. Grupo México está listada en la BMV. De conformidad con la información públicamente disponible, GMXT tiene un valor aproximado de capitalización de mercado de \$149.01 mil millones al 31 de diciembre de 2025. La calificación crediticia de GMXT es de “AAA (Mex)” de Fitch Ratings y “mxAAA” de Standard & Poor’s, la tenencia accionaria está integrada de la siguiente manera: Grupo México tiene 70.27 %, Grupo Carso del 15.24%, Tenencia propia del 7.99% y el Público inversionista 6.50%.

Las cuatro principales Subsidiarias a través de las cuales operamos son (i) Ferromex, a través de GFM, en la que tenemos una participación del 74% y Union Pacific, el operador ferroviario más grande de los Estados Unidos, el 26% restante, (ii) FEC, a través de GMXT US, Inc., en la que tenemos una participación del 100%, (iii) Ferrosur, en la que tenemos una participación del 100% y (iv) Texas Pacifico Transportation Ltd, a través de Líneas Ferroviarias de México, S.A. de C.V., en la que tenemos una participación del 100%.

A continuación, se muestra nuestra estructura corporativa simplificada al 31 de diciembre de 2025:



Las actividades de nuestras Subsidiarias se limitan exclusivamente al negocio ferroviario descrito a mayor detalle en otras secciones de este reporte.

El 1° de diciembre de 2017, se llevó a cabo la fusión de la Emisora, en su carácter de sociedad fusionante, con ITF, en su carácter de sociedad fusionada, subsistiendo la Emisora y extinguiéndose ITF, una vez que la fusión surtió efectos la Emisora adquirió y asumió, incondicionalmente y a título universal, todos los activos y pasivos de ITF.

El día 26 de abril de 2022, se llevó a cabo la fusión de la Emisora, en su carácter de sociedad fusionante, con ITM, en su carácter de sociedad fusionada, subsistiendo la Emisora y extinguiéndose ITM. A partir de esa fecha, la Emisora adquirió y asumió incondicionalmente a título universal, todos los activos y pasivos de ITM.

Descripción de los principales activos:

DESCRIPCION DE SUS PRINCIPALES ACTIVOS

Nuestros activos están consolidados en nuestras principales Subsidiarias: Ferromex, Ferrosur, FEC y TXPF, los cuales se describen a continuación:

Propiedad y Equipo

Nuestras propiedades consisten principalmente en las vías y la infraestructura relacionada, locomotoras y carros ferroviarios y equipos. Dichas categorías y la geografía de nuestras redes se encuentran descritas a continuación:

En México, de conformidad con nuestras concesiones, gozamos de derechos de uso, pero no gozamos de derechos de propiedad de los terrenos, vías, construcciones y estructuras asociadas que utilizamos para operar nuestras vías ferroviarias. Los bienes amparados por nuestras concesiones incluyen líneas ferroviarias principales y cortas, vías de carga, patios, derechos de paso, puentes y túneles, centros de control de tráfico y de distribución y señalizaciones, patios de reparaciones y mantenimiento, instalaciones de carga y descarga, instalaciones de suministro y terminales, así como estaciones y todos los bienes relacionados con los anteriores. En los Estados Unidos, FEC si cuenta con la propiedad sobre los terrenos, vías, construcciones y estructuras asociadas que utilizamos para operar nuestras vías ferroviarias.

Tenemos la obligación de cumplir con los estándares señalados en nuestros títulos de concesión en relación con los derechos de paso, las estructuras de las vías, los edificios y las instalaciones de mantenimiento y, al momento de regresar los activos amparados por nuestras concesiones al término de la vigencia de estas, dichos activos deberán seguir cumpliendo con los estándares señalados. Para más información ver la sección “*Patentes, licencias, marcas y otros contratos*” del presente Reporte.

Asimismo, adquirimos o arrendamos ciertos equipos ferroviarios utilizados para prestar servicios a pasajeros y para prestar servicios de transporte de carga, así como ciertos equipos que utilizamos para dar mantenimiento y operar nuestro sistema ferroviario, incluyendo equipos de tecnologías de información y comunicación.

Seguros

México

Nuestro programa actual de seguros brinda cobertura de accidentes relacionados con riesgos en la conducción del negocio, y es consistente con la práctica de la industria y con los requisitos de nuestras concesiones y la LRSF. Nuestras pólizas de seguro también cubren montos “por accidente” los cuales varían dependiendo de la naturaleza del riesgo asegurado. Nuestras pólizas de seguro son renovables de manera anual. La LRSF establece que, si recibimos alguna

indemnización en relación con cualquier daño causado a nuestras líneas ferroviarias, dichos recursos deben aplicarse a la reparación o remediación de tales daños. Nuestras pólizas de seguros han sido emitidas por parte de prestigiosas compañías de seguros en México y en el extranjero.

Florida

En Florida, FEC mantiene coberturas de seguro de responsabilidad civil y de propiedad. La póliza de responsabilidad civil tiene una retención auto asegurada de hasta USD\$2 millones por reclamación, además, se mantienen pólizas por perdidas en exceso de la retención auto-asegurada. Con respecto al transporte de productos peligrosos, las pólizas de responsabilidad de FEC cubren los derrames no previstos de materiales peligrosos, incluidos los gastos relacionados con la evacuación, hasta los mismos límites de exceso de cobertura y sujetos a las mismas retenciones auto-aseguradas. Las lesiones personales asociadas con accidentes de cruces a nivel también están cubiertas por las pólizas de responsabilidad civil.

Las reclamaciones por lesiones de empleados son tratadas a través de FELA "Federal Employers Liability Act", un sistema bajo el cual las reclamaciones resultantes por lesión o muerte pueden resolverse mediante negociación o litigio. Las reclamaciones relacionadas con FELA están cubiertas bajo las pólizas de seguro de responsabilidad civil de FEC. Las políticas de daños a la propiedad de FEC, incluida la cobertura de tormentas de viento, proporcionan cobertura para la vía, infraestructura, interrupción de negocios y todas las locomotoras y carros de ferrocarril en custodia y control de la compañía. Esta póliza proporciona cobertura de hasta USD\$25 millones, sujeto a una retención de auto-aseguro de USD\$750 mil por evento.

Configuración de la Vía Férrea

Ferromex

El Sistema Ferromex cuenta con un total de 8,130.5 Km. de vías de los cuales 7,120.0 Km. son vías principales y 1,010.5 Km. de ramales. El 98% de las líneas (7,940.5 Km.) está compuesto de vías elásticas de alto calibre sobre durmientes de concreto y madera y el 2%, (190 Km.) corresponde a vía clásica sobre durmientes de madera.

El 55.5% de vías (4,512.4 km.) cuentan con infraestructura adecuada para soportar cargas de 130 toneladas brutas por carro de cuatro ejes, en los corredores: Huehuetoca-Irapuato-Gómez Palacio-Cd. Juárez, Irapuato-Guadalajara-Manzanillo, Árbol Grande-Monterrey-Gómez Palacio, Piedras Negras-Ramos Arizpe; Chihuahua-La Junta y Nogales-Empalme-Guaymas; en un 27.9% (2,268.4 km.) se permite operar carros con 123 toneladas brutas en los tramos Empalme-Sufragio-Mazatlán-Guadalajara, Mexicali-Pascualitos-Benjamín Hill y Nogales-Nacozari; el 11.0% (894.4 km.) tiene 120 toneladas brutas por carro en los tramos Ojinaga-Chihuahua y La Junta-Sufragio-Los Mochis y Pénjamo-Ajuno; el 3.1% (252.0 km.) de las vías permiten cargas máximas de 110 toneladas brutas por carro, en el 0.6% (48.8 km.) operan carros con 100 toneladas brutas y en el 1.9% (154.5 km.) operan carros con 80 toneladas brutas.

En cuanto al gálibo de puentes y túneles, únicamente existe limitante para correr trenes de doble estiba por gálibo reducido en 90 túneles del corredor Chihuahua-Topolobampo. Desde octubre del 2017 los 35 túneles existentes ubicados en la línea "T", entre Guadalajara y Tepic, están habilitados para permitir el tráfico doble estiba, en el corredor México-Guadalajara-Nogales.

Ferromex tiene un total de 1,701.0 km. de vía secundaria, en laderos y patios, cuyo propósito es facilitar el paso de los trenes en el sistema de una sola vía y la formación de trenes

Ferrosur

La red Ferrosur cuenta con un total de 1,702.5 km., de los cuales 1,473.3 km. son líneas troncales y 229.2 km. son ramales. Del total, 1,021.8 km. (60.0%) corresponde a vía elástica sobre durmiente de concreto y madera, los 680.7 km. (40.0%) restantes son de vía clásica sobre durmiente de madera. En Ferrosur, el 64.4% (1,096.4 km.) cuenta con infraestructura adecuada para soportar cargas de 130 toneladas brutas por carro de 4 ejes, en los siguientes corredores: Córdoba – Medias Aguas; Teotihuacán – Jesús de Nazareno; Encinar –Veracruz; Amozoc – Tehuacán y Veracruz – Tierra Blanca. El 18.6% (316.6 km.) permite operar carros con 120 toneladas brutas en los tramos: San Lorenzo – Empalme Atencingo; Los Reyes – Cuautla y Jaltocan – Tepa. El 17.0% (289.4 km.) restante sólo permite el paso de carros cargados con 110 y 100 toneladas brutas en los tramos: Tula – Pachuca y Tepa – Pachuca. En cuanto al gálibo de puentes y túneles, en toda la red de Ferrosur es posible correr trenes con carros automotrices e intermodales con doble estiba.

Ferrosur tiene un total de 370.78 Km. de vía secundaria, formada por laderos y patios.

El 23 de junio de 2023 el Gobierno Federal, publicó la Modificación al Título de Concesión otorgado a Ferrosur el 29 de junio de 1998 a fin de: i) excluir de la Concesión la operación, explotación y prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga de los tramos de las líneas "Z", "ZA" y "FA" que corren de Coatzacoalcos a Medias Aguas, Hibueras a Minatitlán y de Coatzacoalcos a El Chapo, respectivamente, que en su conjunto representan 120.299 kilómetros de vía; ii) establecer derechos de paso respecto de los tramos que se excluyen y; iii) prorrogar el periodo de exclusividad por un periodo de 28 años para quedar en 58 años a partir del inicio de la vigencia del título y prorrogar la vigencia de la Concesión por un plazo adicional de ocho años, es decir, hasta el año 2056. El 14 de diciembre de 2023 Ferrosur hizo entrega física de la infraestructura mencionada.

FEC

FEC es dueño y opera el derecho de vía de 565 km el cual se extiende de Jacksonville a Miami. La empresa también opera en vía principal y ramales, en vías ferroviarias de varios centros de clasificación de carros de ferrocarril, de remolques/contenedor y en instalaciones de carga y descarga de automóviles, instalaciones del sistema de señalización, y una serie de oficinas de operación, tiendas y edificios de servicios complementarios. La vía principal está construida en riel premium soldado continuo de 136 libras por yarda de vía, soportado en durmientes de concreto. Las instalaciones proporcionan una infraestructura fiable para las operaciones ferroviarias adecuadas a la demanda de los clientes, incluyendo el movimiento sin restricciones de contenedores de doble estiba, carros para transporte de automóviles en tres niveles y soportar cargas de 130 toneladas brutas. En el 2023 finalizó la construcción del tramo de doble vía entre Cocoa Junction y Miami.

Texas Pacífico

En el Estado de Texas, la línea férrea se extiende por 619 kilómetros (385 millas) en la línea del South Orient Railroad, desde San Ángelo Junction (Coleman Tx.) hasta Presidio en la frontera con México. Se opera al amparo del contrato de arrendamiento de 40 años celebrado con el Estado de Texas el 31 de enero de 2001. Se tienen intercambios de carros

con los ferrocarriles BNSF y Fort Worth and Western Railroad en San Angelo Junction. Se tiene una flota de 5 locomotoras y una fuerza laboral de 36 empleados.

Locomotoras y equipo rodante

La flota de locomotoras estaba compuesta al 31 de diciembre de 2025, de la siguiente manera:

Compañía	Caballos de Fuerza (hp´s)							Total
	1500	2000	2250	3000	3800	4300	4400	
Ferromex (FXE)	10	46	3	188		120	219	586
Ferrosur (FSRR)			28	44			74	146
Florida East Coast (FEC)		5		40			24	69
Texas Pacific Transportation (TXPT)				1	4			5
GMXT						15	72	87
Total	10	51	31	273	4	135	389	893

De las 893 locomotoras, 850 locomotoras son propias y 43 están bajo contrato de arrendamiento. Todas las locomotoras cuentan con seguro.

El total de la flota de carros incluye 35,103 carros de distintos tipos (10,183 propios y 24,920 rentados), de los propios 8,203 son para uso comercial y 1,980 para uso interno (transportar materiales para la reparación y mantenimiento de la infraestructura).

Al 31 de diciembre de 2025, la flota de carros propios estaba compuesta de la siguiente manera:

Tipo de carro	Uso Comercial	Uso interno	Total
Góndolas	2,939	589	3,528
Furgones	1,815	192	2,007
Tolvas	2,011	528	2,539
Plataformas	318	389	707
Raks automotriz	1,060	-	1,060
Coches de pasajeros	60	3	63
Carros camper	-	136	136
Carros tanques	-	79	79
Cabooses	-	64	64
Total	8,203	1,980	10,183

Adicionalmente la Emisora tiene 2,880 contenedores propios.

En arrendamiento se cuentan con 24,920 unidades de arrastre de distintos tipos para su uso comercial e interno, así como 2,957 contenedores, y 2,013 unidades tipo chasis.

Asimismo, somos dueños de otros equipos como son 159 tractocamiones, 210 cajas de trailers y 1,307 chasis para servicios de autotransporte, equipo de trabajo y diversos automóviles usados para las operaciones de mantenimiento y transportación. De igual forma contamos con 2 ferrobuses de 180 metros de eslora y con capacidad de 135 carros de ferrocarril cada uno

Texas Pacífico no cuenta con carros propios. Los carros utilizados en este ferrocarril son proporcionados por los distintos embarcadores.

Patios y Talleres

Operamos 7 talleres utilizados para reparar y dar mantenimiento a locomotoras, los cuales se encuentran ubicados en Guadalajara–Jalisco, Torreón–Coahuila, Chihuahua–Chihuahua, Tierra Blanca–Veracruz, Jalapa–Veracruz, New Smyrna Beach–Florida, y San Angelo–Texas. Operamos 43 instalaciones en donde se reparan y da mantenimiento a los equipos, incluyendo talleres y patios de inspección. Los principales talleres para el equipo de arrastre se encuentran ubicados en Guadalajara, Jalisco; Irapuato, Guanajuato; Torreón, Coahuila; Monterrey, Nuevo León; Chihuahua, Chihuahua; Tierra Blanca, Veracruz; Jacksonville, Florida y Miami, Florida.

Zonas de Abasto

Ferromex cuenta con 22 instalaciones para el abastecimiento de combustible, lubricante, agua y arena y ha concluido las adecuaciones en todas las zonas de abasto: Guadalajara, Manzanillo, Mazatlán, Sufragio, Nogales, Mexicali, Irapuato, Chihuahua, Cd. Juárez, Torreón, San Francisco de los Romo, Río Escondido, Empalme, Altamira, Navjoa, Monterrey, Cd. Frontera, Cananea, Creel, Hermosillo, Cd, Obregón y Culiacán. Adicionalmente Ferromex opera 15 centros de inspección de locomotoras.

En la actualidad Ferrosur cuenta con 4 zonas de abasto y centros de inspección de locomotoras localizados en Tierra Blanca, Veracruz; Veracruz, Veracruz; Orizaba, Veracruz y Puebla, Puebla, en donde se abastecen las locomotoras para los diferentes servicios.

FEC cuenta con 2 zonas de abasto ubicadas en Jacksonville y Miami.

Para el caso del ferrocarril Texas Pacífico, en San Angelo se encuentra una zona de abasto.

Telecomunicaciones

En materia de telecomunicaciones durante 2025, GMXT fortaleció su infraestructura para garantizar la comunicación y control de los trenes, permitiendo una operación ferroviaria eficiente.

La incorporación de nueva tecnología ha sido la clave para permitir que los trenes tengan menos detenciones a lo largo de su recorrido, lo cual ha contribuido a la mejora de los indicadores de desempeño y a obtener eficiencia de la operación. Se ha reforzado la redundancia en la red, para que, en caso de fallas en algún punto, a través de otros medios nunca se pierda la comunicación con los trenes.

Para lograr este objetivo, se han construido nuevas torres de comunicación –incluyendo tres repetidores de microondas que consolidan una ruta alterna y ofrecen alta disponibilidad para los servicios de comunicación del despacho y movimiento de trenes en los distritos Empalme, Mazatlán y Tepic–. Asimismo, se han modernizado los equipos de telecomunicaciones y se han instalado enlaces redundantes con distintos proveedores. Se mantuvo la modernización de la infraestructura de telecomunicaciones mediante la adquisición de equipo de última generación para el sistema de microondas (radios y voz). Se reforzó la seguridad en la infraestructura de telecomunicaciones, permitiendo mantener los niveles de disponibilidad y confiabilidad de la red de microondas privada.

Se implementó la renovación tecnológica de los Detectores de Impacto de Ruedas (toda la base instalada), cumpliendo con la norma de la AAR. Por otro lado, se renovó el 3% del universo de detectores de muñones calientes (DMC) y lectores de tarjetas de identificación de carros (LETIE), con el fin de asegurar la calidad de la información emitida por los equipos.

También se actualizaron más de 226 radios portátiles para maquinistas, garroteros y personal de patios.

Se renovaron tecnológicamente los sistemas de grabación de despacho (Patio y Camino), se reemplazaron los servidores y se instalaron equipos homologados de nueva tecnología que permite visualizar y descargar los audios en tiempo real.

Otros proyectos relevantes que se hicieron durante 2025 fueron:

- ? La instalación de una torre para proporcionar los servicios de comunicaciones para el control de trenes y servicios requeridos del proyecto del Libramiento de Celaya, Guanajuato.
- ? Actualización de los sistemas de comunicación para el monitoreo y gestión de los Patios Automatizados de Torreón y Río Escondido.
- ? Actualización de los sistemas de radio microondas del Distrito Linares para mejorar las comunicaciones entre Monterrey y Miramar, Tamaulipas.
- ? Actualización tecnológica del equipo de Networking ubicado en los repetidores de telecomunicaciones, se están renovando los equipos Cisco.
- ? Se han implementado los cifrados AES-256 a los sistemas de radio Ceragon para proteger la información confidencial que se maneja dentro de la red de telecomunicaciones.
- ? Se instalaron 20 sistemas de energía solar en repetidores de telecomunicaciones para aumentar la disponibilidad de la energía eléctrica, así como para generar energía renovable y reducir la contaminación ambiental, adicional se están realizando los estudios técnicos necesarios para la implementación de sistemas generadores de energía eólica en repetidores.
- ? Se continua con la alta disponibilidad de la red de despacho, estamos en proceso de contratación de canales LAN para respaldar las comunicaciones de despacho, estos canales se implementarán en las divisiones y se comunicarán directamente al Centro de Despacho en Guadalajara.

Se adquirieron 142 radios digitales para Ferromex y 47 para Ferrosur por renovación tecnológica, permitiendo operar trenes en canales más seguros al agregar cifrado a la comunicación, mejorar la calidad del audio al eliminar interferencias y ruidos y con una mayor cobertura y eficiencia del espectro.

Al integrarse nuevas locomotoras a la flota de Ferromex, se adquirieron 60 radios digitales para equipar estas nuevas locomotoras con equipos de última generación con los estándares de calidad requeridos para la operación continua del ferrocarril.

Se instaló un sistema de videovigilancia en el patio de Sufragio con un total de 10 cámaras para prevenir robos, vandalismo y accesos no autorizados, permitiendo al equipo de seguridad actuar de forma inmediata.

Se incorporaron 6 cámaras en el patio de Tequila Jalisco para realizar una supervisión remota del lugar, permitiendo identificar comportamientos inseguros y ayudar a prevenir accidentes y mejorar el cumplimiento de protocolos.

Se cuenta con un plan anual de simulacros de desastre (DRP integral), en los sistemas críticos. El DRP asegura la continuidad del negocio en caso de una contingencia.

La ciberseguridad es esencial para proteger los activos digitales de GMXT y garantizar la continuidad del negocio, así como la confianza de los clientes. Los crecientes ciberataques hacen que la atención en ciberseguridad sea una prioridad para el grupo, por lo que se han implementado mejoras en el monitoreo de amenazas, control de acceso, seguridad en los sistemas de correo, capacitación a usuarios, así como el uso de herramientas de IA. Para evitar ataques en la red y/o equipos OT (Operation Technology), se trabajó en establecer el marco normativo de ciberseguridad, políticas, procesos internos, matriz de riesgos y en el desarrollo del proceso de gestión de vulnerabilidades.

Para la gestión de vulnerabilidades de GMXT se estableció el uso y seguimiento de los controles CISA (Certified Information Systems Auditor), así como CIS (Centro para la Seguridad de Internet).

En las instalaciones de Florida East Coast (FEC), se han automatizado los accesos (sistema AGS) en el intercambio de contenedores de mercancía entre camión, tren y camión, lo que ha aumentado la velocidad de la operación en este tipo de terminales. Con estas mejoras, los conductores, clientes y operarios se benefician con un proceso logístico más fluido. También en el FEC, se ha dado respuesta de forma satisfactoria a los requerimientos de Ciberseguridad de la TSA (Transportation Security Administration).

Procesos judiciales, administrativos o arbitrales:

PROCESOS JUDICIALES, ADMINISTRATIVOS O ARBITRALES

Somos parte de diversos procedimientos legales en México que surgen como parte del curso ordinario de Nuestro negocio y que consideramos son típicos e incidentales en la operación de nuestro negocio.

Además de lo descrito en el presente Reporte, no somos parte de procedimiento gubernamental, legal o arbitraje alguno (incluyendo procedimientos pendientes de resolución) de los cuales tengamos conocimiento que pudiéramos ser parte, o hayamos sido parte en el pasado reciente, que tenga o pueda tener efectos significativos en nuestra posición financiera. A continuación, se incluye una descripción de los procedimientos o juicios en los que están involucradas Ferromex y Ferrosur, subsidiarias de la Compañía:

a.1. Juicios de nulidad en contra de diversos oficios emitidos por la SICT:

- i. Derivado de la modificación al trazo de la Vía de Ferromex, en el que la Octava Sala Regional Metropolitana del Tribunal Federal de Justicia Administrativa dictó Sentencia el 26 de abril de 2021 determinando a favor de Ferromex varios aspectos. En contra de dicha resolución, tanto CPKC como la SICT promovieron e interpusieron, respectivamente, amparo y recurso de revisión fiscal los cuales quedaron radicados en el Décimo Sexto Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito, a la fecha, se negó el amparo a CPKC en sesión de 4 de agosto de 2022, siendo el caso que en la misma sesión se declaró improcedente la revisión interpuesta por la Autoridad.

En ejecución del amparo concedido a Ferromex, la Sala del conocimiento requirió a la SICT para que se pronunciara sobre la forma en que se adquirirán los terrenos del derecho de vía para el trazo respectivo. la SICT pretendió dar cumplimiento a la sentencia sin detallar la forma en que intervendrá en la compra de terrenos y materiales para el tramo referido, por lo que Ferromex interpuso queja por defecto en el cumplimiento de la sentencia ante la Sala del conocimiento, misma que se decretó fundada, y en acatamiento a la sentencia emitieron un oficio, sobre el cual Ferromex interpuso Queja por exceso, misma que se decretó procedente pero infundada. Se presentó demanda de amparo en contra de la resolución de la Sala del conocimiento misma que quedó radicada ante el Juzgado Octavo de Distrito en Materia Administrativa y se señaló fecha de audiencia constitucional para el 29 de enero de 2025. La SICT interpuso recurso de revisión en contra de la sentencia dictada a favor de Ferromex, el cual se radicó ante el Décimo Sexto Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito con el toca AR 218/2025. La revisión intentada por la SICT fue declarada como infundada, reiterándose el otorgamiento del amparo concedido a Ferromex.

En estricto acatamiento a la sentencia de amparo dictada a favor de Ferromex, la Sala del conocimiento declaró fundada la queja por exceso en el cumplimiento de la sentencia y dejó sin efectos el oficio de 2023, ordenándole a la Agencia de Trenes y Transporte Público Integrado (ATTRAPI) emitir nuevo oficio sin que se incluyera, para realizar la obra, la necesidad de contar con partida presupuestaria por parte de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y sin que la mejora al trazo de la vía deba estar incluida en el Plan Nacional de Desarrollo.

En esta misma fecha, la ATTRAPI notificó el oficio 3.7.5.-010/2026 mediante el cual pretende dar cumplimiento a la sentencia de nulidad. Se está evaluando su contenido para determinar la actuación legal que corresponda.

- ii. En contra de la Asignación de una Concesión de pasajeros al Gobierno del Estado de Jalisco publicada en el Diario Oficial de la Federación el 31 de agosto de 2015; se presentó demanda de nulidad el 4 de noviembre

de 2015. El expediente fue sesionado en el Pleno de la Sala Superior del TFJA decretándose la validez de la Asignación y se dictó sentencia el 22 de noviembre de 2023, por lo que, una vez que el fallo nos fue notificado, en contra de dicha sentencia se presentó demanda de amparo directo el 8 de mayo de 2024, la cual quedó radicada ante el Décimo Séptimo Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito DA 328/2024, quien tiene pendiente emitir la sentencia respectiva

a.2 Con fecha 10 de septiembre de 2018 la CNA, por conducto de la Autoridad Investigadora, inició una investigación de oficio a fin de determinar si existían condiciones de competencia efectiva en el servicio público de transporte ferroviario de carga, de productos químicos y/o petroquímicos en rutas con origen y/o destino en la zona sur del estado de Veracruz, investigación identificada bajo el número de expediente DC-003-2018.

El 8 de octubre de 2018 se notificó a GMéxico el Oficio No. COFECE-AI-DGMR-2018-119 para que, en su carácter de tercero coadyuvante relacionado con el mercado que se investiga, proporcionara diversa información y documentos; posteriormente el 8 de noviembre de 2018, GMéxico presentó el escrito de desahogo al Requerimiento ante la CNA, entregando la información y documentación solicitados por la misma.

El 21 de noviembre y el 11 de diciembre de 2018, se notificó a GMéxico los acuerdos mediante los cuales se reiteran ciertas preguntas para aclarar la información ya presentada. Es por lo anterior que el 29 de noviembre y 19 de diciembre de 2018, respectivamente, GMéxico presentó los escritos de desahogo a los requerimientos, aclarando la información y documentación solicitada.

El 21 de diciembre de 2018 y 7 de enero de 2019, GMéxico presentó escritos en alcance respecto al escrito presentado el 19 de diciembre ante la CNA, entregando la información y documentación requerida.

El día 14 de enero de 2019, se notificó a GMéxico el acuerdo mediante el cual se reiteran nuevamente ciertas preguntas para aclarar a la información ya presentada. Por lo anterior, GMéxico dio respuesta mediante escrito presentado el 22 de enero de 2019, aclarando la información y documentación solicitada.

El día primero de febrero de 2019 la CNA notificó a GMéxico un acuerdo mediante el cual se tuvo por desahogado en su totalidad el Oficio y se identifica como confidencial cierta información solicitada con tal carácter.

Después de varias actuaciones, el 27 de enero de 2020 se emitió la resolución del expediente misma que fue notificada a GMéxico el 4 de febrero del mismo año, mediante la cual la CNA determinó la ausencia de condiciones de competencia efectiva en 20 mercados relevantes.

GMéxico promovió una demanda de amparo indirecto ante los Juzgados de Distrito en Materia Administrativa, Especializados en Competencia Económica, en contra de la resolución emitida por el Pleno de la CNA en el expediente DC-003-2018, misma que ya fue admitida a trámite desde el día 6 de marzo de 2020, en todos sus términos y a la fecha el litigio se encuentra en trámite.

El 12 de agosto de 2020, GMéxico ofreció una prueba pericial en el juicio de amparo con la finalidad de demostrar la incorrecta metodología empleada por las autoridades responsables para determinar la ausencia de condiciones de competencia económica en los mercados relevantes.

Por lo anterior, con la finalidad de dar oportunidad de que se desahogue dicha prueba pericial, la audiencia constitucional que se encontraba fijada para el 8 de octubre de 2020, fue diferida para ser celebrada el día 25 de marzo de 2021.

Asimismo, la CNA solicitó se confirmara si las quejas promovieron algún medio de defensa en contra de los Lineamientos generales que deben observarse para desarrollar los modelos de costos que se aplicarán para resolver los procedimientos suscitados dentro del Sistema Ferroviario Mexicano, respecto de lo dispuesto en los artículos 35, 36, 36 Bis y 47 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, publicados en el DOF el día 4 de febrero de 2020 y los acuerdos ARTF 163/2020 y ARTF 164/2020.

El acuerdo recaído a dicha solicitud se notificó a GMéxico el día 18 de febrero de 2021, en el que se requirió informar si efectivamente se había hecho valer algún medio de impugnación.

En cumplimiento a lo anterior, el día 3 de marzo de 2021, se presentó el escrito de desahogo al requerimiento formulado, en el que se hizo del conocimiento del Juez de Distrito que tanto Ferrosur como Ferromex efectivamente impugnaron los Acuerdos y Lineamientos de referencia ante el Tribunal Federal de Justicia Administrativa, mismos que se encuentran radicados bajo los expedientes número 17748/20-17-13-2 y 17767/20-17-02-4 respectivamente.

En atención a lo anterior, el Juez de Distrito requirió al Tribunal Federal de Justicia Administrativa para que remitiera copia certificada de las constancias que integran los juicios radicados bajo los expedientes número 17748/20-17-13-2 y 17767/20-17-02-4, respectivamente; requerimiento que fue desahogado el 16 de julio de 2021.

El 2 de julio de 2021 se rindió el informe justificado por parte de la autoridad. Posteriormente, el 4 de agosto del mismo año se tuvieron por ratificados los peritos de las partes.

La audiencia constitucional estaba fijada para el 9 de febrero de 2022, sin embargo, fue diferida para el 25 de marzo de 2022, debido a que aún no se ha desahogado la prueba pericial.

El 4 de abril de 2022, se tuvo por rendido el dictamen de la CNA. Nuevamente fue diferida la audiencia constitucional, en esta ocasión para el 15 de junio de 2022, pues se encuentra transcurriendo el plazo para que los peritos rindan su dictamen.

Los dictámenes periciales ya fueron ratificados y se le dio a GMEXICO un plazo para manifestarse sobre su contenido, mismo que venció el 14 de julio de 2022. Una vez más fue diferida la audiencia constitucional para el 17 de agosto de 2022,

De nuevo fue diferida la audiencia constitucional para el 13 de octubre de 2022.

Debido a que está pendiente la intervención del perito tercero, la audiencia constitucional otra vez fue diferida para el 18 de enero de 2023.

Corrió el plazo para manifestarnos del dictamen pericial del perito tercero sobre el cuestionario de tarifas. El plazo venció el 7 de febrero de 2023. La audiencia constitucional de nuevo se difirió para el 1° de marzo de 2023.

La audiencia se celebró el 1 de marzo de 2023 y el asunto aún se mantiene en etapa de sentencia.

El 28 de febrero de 2025, se notificó la sentencia del juicio, en la que el juez determinó sobreseer el procedimiento. Se presentó Recurso de Revisión el 12 de marzo de 2025 mismo que se admitió el 25 de marzo de 2025, por el Primer Tribunal Colegiado de Circuito en Materia Administrativa Especializado en Competencia Económica, Radiodifusión y Telecomunicaciones, bajo el número de expediente R.A. 78/2025.

El recurso de revisión se resolvió en el sentido de levantar el sobreseimiento dictado en la sentencia y mandar el expediente a la SCJN para que se pronuncie de los artículos de la ley impugnados.

Si la corte considera que los artículos son constitucionales, el asunto volverá al tribunal colegiado para resolver sobre los temas de legalidad.

El día 5 de febrero de 2026 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el EXTRACTO del dictamen preliminar del expediente IEBC-003-2023, emitido el 3 de febrero de 2026. En los siguientes días nos fue notificado dicho dictamen. Se está analizando la respuesta legal que se dará a la Autoridad, misma que vence a mediados de abril.

Juicios indirectos. Son aquellos en que Ferromex y/o Ferrosur es codemandada, respecto de demandas laborales presentadas en contra de FNM, mismos que por su situación no pueden ser cuantificados, pero cuyo impacto económico se absorbería por el actual Órgano Liquidador de FNM o en su defecto por el Gobierno Federal, de acuerdo con los términos previamente acordados.

Juicios directos. Son aquellos de índole laboral en los que Ferromex y/o Ferrosur es el demandado. La cifra correspondiente se materializaría en el supuesto de que se pierdan los juicios en su totalidad y no hubiera posibilidad de negociación. El importe de las indemnizaciones pagadas durante 2025, 2024 y 2023, respecto de las demandas laborales, fue de \$19,867, \$7,842 y \$12,883, respectivamente.

Finalmente, a la fecha del presente Reporte, la Emisora no ha sido declarada en concurso mercantil ni se ha iniciado un procedimiento judicial para su declaración. Asimismo, la Emisora no se encuentra en ninguno de los supuestos de incumplimiento generalizado en el pago de sus obligaciones en términos de lo establecido en el artículo 9 y 10 de la Ley de Concursos Mercantiles.

Acciones representativas del capital social:

ACCIONES REPRESENTATIVAS DEL CAPITAL SOCIAL

Al 31 de diciembre de 2025, el capital social de GMXT pagado se integraba por 4,369,940,022 acciones íntegramente suscritas y pagadas, que corresponden a la Serie única del capital fijo de la sociedad. Mismo que se encuentra distribuido en el capital fijo y variable de la siguiente manera:

	Parte Fija	Parte Variable	%
Grupo México, S.A.B. de C.V.	540,000	3,070,210,787	70.27
Público Inversionista	0	1,299,189,235	29.73
Subtotal	540,000	4,369,400,022	100
Total	4,369,940,022		

El día 30 de octubre de 2017, se protocolizó en escritura pública número 69,638, otorgada ante la fe del Licenciado Guillermo Oliver Bucio, titular de la notaría pública número 246 de la Ciudad de México, la asamblea general extraordinaria de accionistas, de fecha 23 de octubre de 2017, en la que se aprobaron los siguientes cambios en relación con el número y tipo de acciones de la Entidad:

- Conversión y reclasificación de acciones, representativas del capital social de la Entidad, para quedar integrado por 425,000,000 acciones ordinarias, nominativas, sin expresión de valor nominal, de serie única, equivalentes a cincuenta mil pesos, de las que corresponden 60,000 acciones a la parte fija; y 424,940,000 acciones a la parte variable.
- Split de acciones en relación a 1 a 9 acciones, para quedar en un total de 3,825,000,000, de las que corresponden 540,000 acciones a la parte fija; y 3,824,460,000 acciones a la parte variable.
- Emisión de 301,587,302 acciones nominativas, ordinarias, serie única, de libre suscripción y sin expresión de valor nominal, a efecto de que las acciones sean ofrecidas para su colocación en la oferta global.

El día 26 de abril de 2018, mediante asamblea ordinaria anual de accionistas, se aprobó la cancelación de 25,992,474 acciones representativas de la parte variable del capital social de la Sociedad, las cuales corresponden a las acciones no suscritas y pagadas en la oferta pública inicial de acciones de la Entidad.

El día 26 de abril de 2022, mediante asamblea extraordinaria de accionistas, se aprobó la fusión de la entidad en carácter de fusionante con ITM en carácter de fusionada.

La fusión se llevó a cabo considerando (i) por un lado, el precio promedio de cotización de la acción de la Sociedad, durante el periodo de 90 días comprendido entre el 24 de enero de 2022 y el 22 de abril de 2022, el cual resulta en el precio de \$37.25 pesos y, (ii) por el otro lado, el precio promedio de cotización de las 10,823,039 acciones serie B representativas del capital de GAP propiedad de ITM, durante el periodo de 90 días comprendido entre el 24 de enero de 2022 y el 22 de abril de 2022, el cual resulta en el precio de \$293.70 pesos, más \$6,854,381,916.70 pesos en efectivo provenientes de la caja neta de ITM.

Como resultado de la fusión, se generó un aumento en el capital social de la Sociedad en su parte variable por un monto de \$10,033,108,471.00 pesos, que es el monto total del capital contable de ITM (considerando el valor actualizado de las acciones de GAP y el valor del efectivo en caja neta de ITM), mediante la emisión de 269,345,194 acciones nominativas sin expresión de valor nominal, serie única, representativas de la parte variable del capital social de la Sociedad (las "Acciones de la Fusión"), las cuales serían distribuidas a los accionistas de ITM.

Como resultado de lo anterior, (i) GMéxico incrementó su participación en el capital social de GMXT pasando de 69.96% a 70.27%, (ii) Grupo Carso, S.A.B. de C.V. incrementó su participación en el capital social de GMXT pasando de 15.14% a 15.24%, y (iii) Sinca Inbursa, S.A. de C.V., Sociedad de Inversión de Capitales (hoy Capital Inbursa, S.A. de C.V.) incrementó su participación en el capital social de GMXT pasando de 1.46% a 1.88%. Las acciones correspondientes a los

accionistas minoritarios de ITM no identificados, serán mantenidas por la Sociedad y serán entregadas a dichos accionistas una vez que éstos sean identificados, salvaguardando todos los derechos de la legislación aplicable y los estatutos sociales que la Sociedad les otorga.

El 27 de junio de 2025 en asamblea general extraordinaria de accionistas con un porcentaje de aprobación de 97.4133% del capital social de la sociedad se aprobó la cancelación de la inscripción de las acciones representativas del capital social de GMXT en el Registro Nacional de Valores y su listado en la Bolsa Mexicana de Valores.

El 23 de septiembre de 2025 se lanzó la oferta pública de adquisición hasta por 390,903,947 acciones a un precio de \$35.99 por acción. Al final de la oferta pública se recibieron cartas de aceptación por un total de 210,893,144 acciones, pagándose un monto de \$7,590,044,253 pesos.

El 15 de enero de 2026 CNBV resolvió cancelar la inscripción de las acciones representativas del capital social de GMXT en el Registro Nacional de Valores ("RNV"). El Oficio de Cancelación ha sido formalmente notificado a la BMV y, en consecuencia, la BMV ha procedido a implementar los procesos administrativos y operativos para formalizar la cancelación de la inscripción y listado de las Acciones en dicha bolsa de valores. La cancelación de la inscripción de las Acciones en el RNV surtió efectos a partir del 15 de enero de 2026.

Conforme a lo requerido por la Ley del Mercado de Valores, GMXT constituyó el fideicomiso irrevocable de administración y pago número F/000320 con Grupo Bursátil Mexicano, S.A. de C.V., Casa de Bolsa, como fiduciario, con el fin de adquirir las acciones que no fueron adquiridas a través de la oferta pública de adquisición. A la fecha, el Fideicomiso de Pago se encuentra completamente fondeado.

El Fideicomiso de Pago estará vigente durante un periodo obligatorio que comienza el 15 de enero de 2026 y termina en lo primero que ocurra entre (i) el día inmediato siguiente a que se cumplan 6 (seis) meses calendario contados a partir de la Fecha de Inicio (es decir, el 16 de julio de 2026), o (ii) la fecha en que el Fiduciario haya adquirido, en su caso, la totalidad de las Acciones Remanentes y pagado a los titulares de dichas acciones el precio de compra correspondiente.

La Compañía no tiene instrumentos financieros derivados.

Dividendos:

DIVIDENDOS

De conformidad con la aprobación por parte de nuestra asamblea de accionistas con fecha 26 de abril de 2018, se acordó delegar y autorizar al Consejo de Administración para decretar, cuando y en los términos que considere convenientes, el pago de dividendos.

De conformidad con la LGSM, los dividendos únicamente pueden ser repartidos de utilidades reflejadas en los estados financieros aprobados por los accionistas, siempre y cuando las pérdidas de años anteriores hayan sido absorbidas. La ley requiere que cuando menos un 5% de las utilidades netas de cada año sean separadas y traspasadas a un fondo de reserva hasta que dicho fondo sea equivalente al 20% del capital social pagado. Los fondos de reserva deben ser fondeados individualmente por cada empresa y no de manera consolidada. El nivel de las utilidades disponibles para

repartir dividendos se calcula conforme a las NIIF. Es necesario que nuestras subsidiarias apliquen las ganancias correspondientes a sus fondos de reserva legal antes de repartir dividendos.

En la Asamblea Ordinaria Anual de Accionistas se someten a la aprobación de nuestros accionistas nuestros estados financieros anuales por el ejercicio anterior junto con los informes preparados por el Consejo de Administración, nuestro Director General y el Presidente de nuestro Comité de Auditoría y Prácticas Societarias. Una vez que nuestros accionistas han aprobado los estados financieros, y siempre y cuando existan utilidades y, en su caso, se hubieren absorbido pérdidas respecto de ejercicios anteriores, nuestro Consejo de Administración determinará el decreto y pago de dividendos.

Todas las acciones de nuestro capital social en circulación al momento en que se decreta un dividendo u otra distribución tienen el mismo derecho de percibir el dividendo o distribución que sea decretado. Nuestros principales accionistas tienen influencia significativa respecto de las políticas de repartición de dividendos y otros temas relacionados con la distribución de dividendos.

No contamos con políticas en relación con el reparto de dividendos. Sin embargo, hemos distribuido dividendos a nuestros accionistas en el pasado como parte de nuestra estrategia de generación de valor.

? Durante 2025 se decretaron 4 pagos de dividendos contra utilidades acumuladas, de acuerdo con lo siguiente:

FECHA DE DECRETO	FECHA DE PAGO
20-enero-2025	24-febrero-2025
7-abril-2025	26-mayo-2025
21-julio-2025	25-agosto-2025
20-octubre-2025	24-noviembre-2025

? Durante 2024 se decretaron 4 pagos de dividendos contra utilidades acumuladas, de acuerdo con lo siguiente:

FECHA DE DECRETO	FECHA DE PAGO
23-enero-2024	23-febrero-2024
15-abril-2024	27-mayo-2024
15-julio-2024	26-agosto-2024
14-octubre-2024	25-noviembre-2024

No podemos asegurar que pagaremos dividendos en un futuro o, en su caso, el monto de dichos dividendos. Ver las secciones “Factores de riesgo – Riesgos relacionados con nuestras Acciones – El pago y monto de dividendos están sujetos a la determinación de nuestros accionistas” y “Factores de riesgo – Riesgos Relacionados con nuestro negocio y la industria – Somos una sociedad controladora y dependemos de los dividendos y demás recursos provenientes de nuestras subsidiarias para financiar nuestras operaciones”.

[424000-N] Información financiera

Concepto	Periodo Anual Actual MXN	Periodo Anual Anterior MXN	Periodo Anual Previo Anterior MXN
	2025-01-01 - 2025-12-31	2024-01-01 - 2024-12-31	2023-01-01 - 2023-12-31
Ingresos	64,673,725,000.0	60,643,527,000.0	56,428,823,000.0
Utilidad (pérdida) bruta	30,644,160,000.0	28,521,308,000.0	28,135,200,000.0
Utilidad (pérdida) de operación	17,769,377,000.0	16,856,606,000.0	17,764,256,000.0
Utilidad (pérdida) neta	9,330,912,000.0	8,890,112,000.0	8,567,116,000.0
Utilidad (pérdida) por acción básica	2.16998	2.03623	1.96812
Adquisición de propiedades y equipo	9,905,191,000.0	7,954,442,000.0	7,601,290,000.0
Depreciación y amortización operativa	9,314,884,000.0	8,659,575,000.0	7,723,448,000.0
Total de activos	134,053,666,000.0	130,912,434,000.0	116,130,204,000.0
Total de pasivos de largo plazo	59,922,438,000.0	45,313,054,000.0	40,456,626,000.0
Rotación de cuentas por cobrar	47.0	44.0	48.0
Rotación de cuentas por pagar	0	0	0
Rotación de inventarios	53.0	43.0	46.0
Total de Capital contable	61,988,450,000.0	71,781,126,000.0	65,038,999,000.0
Dividendos en efectivo decretados por acción	0	0	0

Descripción o explicación de la Información financiera seleccionada:

DESCRIPCIÓN O EXPLICACIÓN DE LA INFORMACIÓN FINANCIERA SELECCIONADA.

La información que se incluye a continuación está basada en la información más detallada de los estados financieros dictaminados de GMXT, por lo cual deberá ser leída en conjunto con los estados financieros consolidados de los periodos 2025, 2024 y 2023, incluyendo sus notas adjuntas que se incluyen en la *Sección 7. Anexos 1. Informes del Consejo de Administración y Estados Financieros Consolidados Dictaminados al 31 de diciembre de 2025, 2024 y de 2023.*

Los estados financieros consolidados de GMXT han sido preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (“IFRS” por siglas en inglés). Ver “*Sección 7. Anexos – 1. Informes del Consejo de Administración y Estados Financieros Consolidados Dictaminados al 31 de diciembre de 2025, 2024 y de 2023. Nota 3 – Principales políticas contables*”.

Información del Estado de Resultados

Cifras expresadas en millones de pesos

	2025	2024	2023
Ingresos por servicios	64,674	60,644	56,429
Costos Directos	34,030	32,122	28,294
Utilidad Bruta	30,644	28,521	28,135
Gastos de administración	2,612	2,244	2,091
Depreciación y amortización	9,315	8,660	7,723
Utilidad de Operación	17,769	16,857	17,764
Costo financiero-neto	1,885	1,789	2,067
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	16,030	15,187	15,813
Utilidad Neta consolidada aplicable a controladora	9,331	8,890	8,567

Información del Balance General:

Capital de Trabajo	7,479	999	7,075
Activo Circulante	19,622	14,817	17,709
Inmuebles, maquinaria y equipo – neto	95,174	97,061	84,576
Total de activos	134,054	130,912	116,130
Porción circulante de la deuda a largo plazo	490	3,765	2,024
Deuda a largo plazo	38,747	22,392	24,834
Total pasivo	72,065	59,131	51,091
Inversión total de los accionistas	61,988	71,781	65,039

EBITDA ⁽¹⁾	\$ 27,084	\$ 25,516	\$ 25,488
Adiciones en inmuebles, maquinaria y equipo	9,905	7,954	7,601
Utilidad neta mayoritaria por acción	2.32073	2.03482	1.97823

- (1) EBITDA se refiere al resultado que se obtiene de sumar a la utilidad de operación, la depreciación y amortización. GMXT incluyó la información de EBITDA, porque algunos inversionistas y analistas lo utilizan para medir la capacidad de una compañía para servir sus deudas. EBITDA no es una medida de desempeño financiero según las NIIF en México y no debe ser considerado como una alternativa para medir los ingresos netos, como una medida de desempeño de operaciones o flujo de efectivo de actividades operativas o como una medida de liquidez. Al analizar el EBITDA, los inversionistas deben de considerar que la metodología aplicada al calcular EBITDA puede diferir entre compañías y analistas.

Información financiera por línea de negocio, zona geográfica y ventas de exportación:**Información financiera por cada línea de negocio, zona geográfica y ventas de exportación**

A continuación, se describe la información de la Compañía por cada línea de negocio:

Segmentos	Año terminado el 31 de diciembre de			
	2025	2024	Variación	
			\$	%
Agrícola	\$ 20,135	\$ 18,069	\$ 2,066	11.4%
Intermodal	\$ 9,751	\$ 9,110	641	7.0%
Automotriz	\$ 7,300	\$ 6,204	1,096	17.7%
Minerales	\$ 5,586	\$ 5,354	232	4.3%
Químicos y fertilizantes	\$ 4,765	\$ 4,768	(3)	-0.1%
Energía	\$ 4,727	\$ 4,697	30	0.6%
Industriales	\$ 4,052	\$ 4,601	(549)	-11.9%
Metales	\$ 2,963	\$ 3,120	(157)	-5.0%
Cemento	\$ 2,860	\$ 2,942	(82)	-2.8%
Subtotal segmentos	\$ 62,139	\$ 58,865	\$ 3,274	5.6%
Otros ingresos	\$ 2,253	\$ 1,422	831	58.4%
Pasajeros	\$ 281	\$ 253	28	11.1%
Trucking	\$ -	\$ 104	(104)	-100.0%
Ingresos totales	\$ 64,673	\$ 60,644	\$ 4,029	6.6%

Cifras expresadas en millones de pesos

Segmentos	Año terminado el 31 de diciembre de			
	2024	2023	Variación	
			\$	%
Agrícola	\$ 18,069	\$ 15,189	\$ 2,880	19.0%
Intermodal	\$ 9,110	\$ 7,311	1,799	24.6%
Automotriz	\$ 6,204	\$ 5,986	218	3.6%
Minerales	\$ 5,354	\$ 6,090	(736)	-12.1%
Químicos y fertilizantes	\$ 4,768	\$ 4,445	323	7.3%
Energía	\$ 4,697	\$ 4,532	165	3.6%
Industriales	\$ 4,601	\$ 4,715	(114)	-2.4%
Metales	\$ 3,120	\$ 3,478	(358)	-10.3%
Cemento	\$ 2,942	\$ 2,938	4	0.1%
Subtotal segmentos	\$ 58,865	\$ 54,684	\$ 4,181	7.6%
Otros ingresos	\$ 1,422	\$ 1,213	209	17.2%
Pasajeros	\$ 253	\$ 246	7	2.8%
Trucking	\$ 104	\$ 286	(182)	-63.6%
Ingresos totales	\$ 60,644	\$ 56,429	\$ 4,215	7.5%

Cifras expresadas en millones de pesos

Segmentos	Año terminado el 31 de diciembre de			
	2023	2022	Variación	
			\$	%
Agrícola	\$ 15,189	\$ 14,253	\$ 936	6.6%
Intermodal	\$ 7,311	\$ 7,364	(53)	-0.7%
Minerales	\$ 6,090	\$ 6,777	(687)	-10.1%
Automotriz	\$ 5,986	\$ 4,329	1,657	38.3%
Industriales	\$ 4,715	\$ 4,608	107	2.3%
Energía	\$ 4,532	\$ 4,540	(8)	-0.2%
Químicos y fertilizantes	\$ 4,445	\$ 4,479	(34)	-0.8%
Metales	\$ 3,478	\$ 3,281	197	6.0%
Cemento	\$ 2,938	\$ 2,636	302	11.5%
Subtotal segmentos	\$ 54,684	\$ 52,267	\$ 2,417	4.6%
Otros ingresos	\$ 1,213	\$ 1,615	(402)	-24.9%
Trucking	\$ 286	\$ 483	(197)	-40.8%
Pasajeros	\$ 246	\$ 207	39	18.8%
Ingresos totales	\$ 56,429	\$ 54,572	\$ 1,857	3.4%

Cifras expresadas en millones de pesos

Informe de créditos relevantes:

Informe de créditos relevantes

Los créditos de la Compañía, vigentes al 31 de diciembre de 2025, son los siguientes:

Certificados Bursátiles

GMXT tiene en circulación al amparo de un programa de Certificados Bursátiles de la siguiente manera:

- Con fecha 19 de septiembre de 2017 por un monto total de Ps.\$15,000,000,000.00 (quince mil millones de pesos 00/100 M.N.) una emisión de Certificados Bursátiles registrada en la Bolsa Mexicana de Valores, con la clave de cotización: "GMXT 17".
- Con fecha 23 de septiembre de 2019 se incrementó el monto total para llegar a Ps.\$25,000,000,000.00 (veinticinco mil millones de pesos 00/100 M.N.) una emisión de Certificados Bursátiles registrados en la Bolsa Mexicana de Valores, con la clave de cotización: "GMXT 19".

Los Certificados Bursátiles emitidos al amparo del Programa mencionado, se encuentran inscritos con el No. 3507-4.15-2018-001 y 3507-4.15-2021-002-01, respectivamente, en la sección de valores del Registro Nacional de Valores.

El 6 de marzo de 2018 se realizó la primera reapertura de la primera emisión de Certificados bursátiles adicionales GMXT 17, el monto de la reapertura fue por hasta \$5,000,000; con los recursos netos obtenidos de la colocación y tomando

recursos de su tesorería la Entidad realizó el 12 de marzo de 2018 un prepago del crédito puente que tenía con BBVA Bancomer y Credit Suisse por la cantidad de US\$396,775 miles.

Las principales características de cada una de las emisiones son las siguientes:

Clave de Pizarra	Fecha de Emisión Original	Fecha de Reapertura	Monto	Fecha de Vencimiento
GMXT 17*	septiembre 28, 2017	marzo 06, 2018	\$ 13,525,000	septiembre 17, 2027
GMXT 19**	septiembre 23, 2019		\$ 6,075,000	septiembre 10, 2029

* Emisión al amparo de un programa de certificados bursátiles autorizado mediante oficio número 153/10751/2017 de fecha 19 de septiembre de 2017.

** Emisión al amparo de un programa de certificados bursátiles autorizado mediante oficio número 153/12121/2019 de fecha 18 de septiembre de 2019.

Deuda Bancaria

Crédito con EXIM Bank por USD\$175.4 millones a una tasa SOFR 3m + 0.79% con vencimiento en marzo de 20240, crédito con JPMorgan por USD\$37 millones a una tasa SOFR 3m + 1.35% con vencimiento en octubre de 2030; los recursos se utilizaron para la adquisición de 60 locomotoras.

Crédito con BBVA, HSBC y Santander por \$7,900 millones de pesos a una tasa TIEF 28d + 0.85% con vencimiento en octubre de 2028, los recursos se utilizaron para cubrir el pago de las acciones compradas en la Oferta pública de acciones.

Descripción de las políticas que rigen la tesorería.

- La tesorería se administra de manera centralizada en oficinas corporativas.
- Todos los pagos se realizan por transferencia bancaria.
- La apertura de cuentas bancarias solo se realiza con la autorización de la Dirección de Finanzas.
- Las firmas en cheques y autorizaciones electrónicas son mancomunadas.
- Las inversiones en valores ya sea en dólares o pesos, son instrumentos gubernamentales o bancarios calificados como AAA.

A continuación, se incluye una descripción general de (i) las principales obligaciones derivadas de los financiamientos antes mencionados y (ii) las causales y tratamientos de supuestos de amortización anticipada, sin que la lista sea exhaustiva:

Certificados Bursátiles GMXT 17

Obligaciones de Hacer.

GMXT se obliga a (1) divulgar al público inversionista un ejemplar completo de sus estados financieros al fin de cada trimestre, (2) divulgar al público inversionista un ejemplar completo de sus estados financieros auditados, (3) entregar al representante común, dentro de los 10 días hábiles siguientes a la fecha en que se entreguen los estados financieros mencionados anteriormente un certificado firmado por un funcionario responsable indicando el cumplimiento de las

obligaciones de hacer y no hacer de GMXT bajo el título, (4) informar por escrito al representante común dentro de los 15 días hábiles siguientes a que se tenga conocimiento del mismo, sobre cualquier evento que constituya un caso de vencimiento anticipado, (5) entregar al representante común la información y documentación necesaria para verificar el cumplimiento de las obligaciones en términos de la fracción II del artículo 68 de la CUE, (6) conservar su existencia legal y mantenerse como negocio en marcha, (7) mantener su contabilidad de conformidad con las disposiciones legales aplicables, (8) mantener vigentes y hacer que sus subsidiarias mantengan vigentes todos los permisos, licencias, concesiones o autorizaciones que sean necesarios para la realización de sus actividades, (9) usar los recursos de la colocación para los fines estipulados en el título, lo cual acreditará mediante el envío de una certificación al representante común, (10) mantener la inscripción de los certificados bursátiles en el registro nacional de valores y en el listado de la BMV, y (11) hacer lo necesario para que sus obligaciones al amparo de los certificados bursátiles constituyan obligaciones directas y quirografarias de GMXT y que tengan la misma prelación de pago, en caso de concurso mercantil, que sus demás obligaciones directas y quirografarias.

Obligaciones de no hacer.

GMXT se obliga a (1) no modificar el giro correspondiente de sus negocios, (2) no fusionarse, escindirse ni transmitir o disponer de todos o sustancialmente todos sus bienes y activos consolidados, a menos que se cumplan las condiciones establecidas en el título, (3) no llevar a cabo e impedir que sus subsidiarias lleven a cabo una operación de venta y arrendamiento con respecto a cualquier activo operativo, y (4) no constituir, ni permitir que sus subsidiarias constituyan, gravamen alguno sobre sus activos operativos para garantizar cualquier deuda o garantía.

Causas de vencimiento anticipado

Son causas de vencimiento anticipado (1) si GMXT dejara de pagar intereses ordinarios dentro de los 5 días hábiles siguientes a la fecha de pago de intereses, (2) el incumplimiento de las obligaciones de GMXT o sus avalistas conforme a los certificados bursátiles, (3) el incumplimiento de otras obligaciones de GMXT o sus avalistas cuyo monto sea superior, individualmente o en conjunto a USD\$100,000,000.00 (cien millones de dólares 00/100 moneda de curso legal en los Estados Unidos de América), (4) si GMXT o cualquier de sus avalistas fuere declarado en concurso mercantil o quiebra por una autoridad judicial competente, o si cualquiera de las avalistas admitiere por escrito su incapacidad de pagar sus deudas a su vencimiento, (5) si GMXT o cualquiera de sus avalistas deja de pagar cantidades conforme a una o varias sentencias judiciales definitivas, ni susceptibles de apelación o recurso alguno, dictadas en su contra por un monto total de USD\$100,000,000.00 (cien millones de dólares 00/100 moneda de curso legal en los Estados Unidos de América), y dichas sentencias no son pagadas o garantizadas dentro de los 60 días naturales siguientes a la fecha en que deban ser pagadas, (6) si GMXT o cualquiera de sus avalistas rechaza, reclama o impugna la validez o exigibilidad de los certificados bursátiles.

Certificados Bursátiles GMXT 19

Obligaciones de Hacer.

GMXT se obliga a (1) divulgar al público inversionista un ejemplar completo de sus estados financieros al fin de cada trimestre, (2) divulgar al público inversionista un ejemplar completo de sus estados financieros auditados, (3) entregar al

representante común, dentro de los 10 días hábiles siguientes a la fecha en que se entreguen los estados financieros mencionados anteriormente un certificado firmado por un funcionario responsable indicando el cumplimiento de las obligaciones de hacer y no hacer de GMXT bajo el título, (4) informar por escrito al representante común dentro de los 15 días hábiles siguientes a que se tenga conocimiento del mismo, sobre cualquier evento que constituya un caso de vencimiento anticipado, (5) entregar al representante común la información y documentación necesaria para verificar el cumplimiento de las obligaciones en términos de la fracción II del artículo 68 de la CUE, (6) conservar su existencia legal y mantenerse como negocio en marcha, (7) mantener su contabilidad de conformidad con las disposiciones legales aplicables, (8) mantener vigentes y hacer que sus subsidiarias mantengan vigentes todos los permisos, licencias, concesiones o autorizaciones que sean necesarios para la realización de sus actividades, (9) usar los recursos de la colocación para los fines estipulados en el título, lo cual acreditará mediante el envío de una certificación al representante común, (10) mantener la inscripción de los certificados bursátiles en el registro nacional de valores y en el listado de la BMV, y (11) hacer lo necesario para que sus obligaciones al amparo de los certificados bursátiles constituyan obligaciones directas y quirografarias de GMXT y que tengan la misma prelación de pago, en caso de concurso mercantil, que sus demás obligaciones directas y quirografarias.

Obligaciones de no hacer.

GMXT se obliga a (1) no modificar el giro correspondiente de sus negocios, (2) no fusionarse, escindirse ni transmitir o disponer de todos o sustancialmente todos sus bienes y activos consolidados, a menos que se cumplan las condiciones establecidas en el título, (3) no llevar a cabo e impedir que sus subsidiarias lleven a cabo una operación de venta y arrendamiento con respecto a cualquier activo operativo, y (4) no constituir, ni permitir que sus subsidiarias constituyan, gravamen alguno sobre sus activos operativos para garantizar cualquier deuda o garantía.

Causas de vencimiento anticipado

Son causas de vencimiento anticipado (1) si GMXT dejara de pagar intereses ordinarios dentro de los 5 días hábiles siguientes a la fecha de pago de intereses, (2) el incumplimiento de las obligaciones de GMXT o sus avalistas conforme a los certificados bursátiles, (3) el incumplimiento de otras obligaciones de GMXT o sus avalistas cuyo monto sea superior, individualmente o en conjunto a USD\$100,000,000.00 (cien millones de dólares 00/100 moneda de curso legal en los Estados Unidos de América), (4) si GMXT o cualquier de sus avalistas fuere declarado en concurso mercantil o quiebra por una autoridad judicial competente, o si cualquiera de las avalistas admitiere por escrito sus incapacidad de pagar sus deudas a su vencimiento, (5) si GMXT o cualquiera de sus avalistas deja de pagar cantidades conforme a una o varias sentencias judiciales definitivas, ni susceptibles de apelación o recurso alguno, dictadas en su contra por un monto total de USD\$100,000,000.00 (cien millones de dólares 00/100 moneda de curso legal en los Estados Unidos de América), y dichas sentencias no son pagadas o garantizadas dentro de los 60 días naturales siguientes a la fecha en que deban ser pagadas, (6) si GMXT o cualquiera de sus avalistas rechaza, reclama o impugna la validez o exigibilidad de los certificados bursátiles.

A la fecha se encuentran al corriente los pagos de capital e intereses de los citados créditos.

Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera de la emisora:

Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera de la emisora

La siguiente discusión y análisis debe ser leída junto con los Estados Financieros Consolidados. Los Estados Financieros Consolidados han sido preparados de conformidad con las NIIF, ver la sección “Presentación de cierta información financiera y otra información – Estados financieros”.

Resultados de Operaciones

La siguiente discusión compara los resultados de operación por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 con base en los Estados Financieros Consolidados.

Año terminado el 31 de diciembre de 2025 comparado con el año terminado al cierre del 2024.

Ingresos por prestación de servicios y productos

Segmentos	Año terminado el 31 de diciembre de			
	2025	2024	Variación	
			\$	%
Agrícola	\$ 20,135	\$ 18,069	\$ 2,066	11.4%
Intermodal	\$ 9,751	\$ 9,110	641	7.0%
Automotriz	\$ 7,300	\$ 6,204	1,096	17.7%
Minerales	\$ 5,586	\$ 5,354	232	4.3%
Químicos y fertilizantes	\$ 4,765	\$ 4,768	(3)	-0.1%
Energía	\$ 4,727	\$ 4,697	29	0.6%
Industriales	\$ 4,052	\$ 4,601	(549)	-11.9%
Metales	\$ 2,963	\$ 3,120	(157)	-5.0%
Cemento	\$ 2,860	\$ 2,942	(82)	-2.8%
Subtotal segmentos	\$ 62,140	\$ 58,865	\$ 3,274	5.6%
Otros ingresos	\$ 2,253	\$ 1,422	831	58.4%
Pasajeros	\$ 281	\$ 253	29	11.4%
Trucking	\$ -	\$ 104	(104)	-100.0%
Ingresos totales	\$ 64,674	\$ 60,644	\$ 4,030	6.6%

Cifras expresadas en millones de pesos

* Los importes en algunos segmentos de ingresos en 2024 fueron reclasificados con el fin de ser comparables con la presentación 2025.

Los ingresos por los servicios por el periodo terminado el 31 de diciembre de 2025 aumentaron 6.6% pasando de \$60,644 millones en 2024 a \$64,474 millones en 2025. Este incremento se debió principalmente al comportamiento positivo de casi todos nuestros productos y servicios.

- . *Agrícola.* En 2025 ingresos del segmento agrícola se incrementaron un 11.4% pasando de \$18,069 millones en 2024 a \$20,135 en 2025; atendiendo a las industrias de alimentos balanceados para consumo animal (avicultura, porcicultura, ganado lechero, de engorda y mascotas), producción de aceites y molinos de trigo y maíz. Entre los principales clientes del segmento destacan: Proan, Almidones Mexicanos, Grupo Cargill, Grupo ADM, Ragasa Industrias, Grupo Lala, Grupo Vittera y Grupo Trimex.
- . *Intermodal.* En 2025 los ingresos del segmento Intermodal incrementaron 7% pasando de \$9,110 millones en 2024 a \$9,751 millones en 2025; el incremento es debido a un aumento en las importaciones hacia Estados Unidos.
- . *Automotriz.* En 2025 los ingresos del segmento automotriz incrementaron un 17.7% pasando de \$6,204 millones en 2024 a \$7,300 en 2025; debido principalmente a nuevas rutas de exportación y la estabilización de las líneas de producción de autopartes.
- . *Minerales.* En 2025 los ingresos del segmento de minerales incrementaron 4.3% pasando de \$5,354 millones en 2024 a \$5,586 en 2025; principalmente por incremento en operaciones respecto al movimiento de mineral de cobre en el país y el cumplimiento de movimientos de mineral de fierro.
- . *Químicos y fertilizantes.* En 2025 los ingresos del segmento de químicos y fertilizantes se mantuvieron al pasar de \$4,768 millones en 2024 a \$4,765 millones en 2025; por problemas de cierres de plantas y falta de movimientos en el mercado de químicos básicos.
- . *Energía.* En 2025 los ingresos del segmento de energía aumentaron 0.6% al pasar de \$4,697 millones en 2024 a \$4,727 millones en 2025; debido a la mejora de ciclos de cargado y vacío de combustóleo.
- . *Industriales.* En 2025 los ingresos del segmento de Industriales disminuyeron 11.9% al pasar de \$4,601 millones en 2024 a \$4,052 millones en 2025; los principales clientes del segmento son Constellation Brands, Trinity, Gunderson, Grupo Bio Pappel, y Kimberly Clark
- . *Metales.* En 2025 los ingresos del segmento de metales decrementaron 5.0% al pasar de \$3,120 millones en 2024 a \$2,963 millones en 2025; esto debido a la baja demanda de producto terminado. Los principales clientes del segmento son: Ternium, Minera México, Grupo Deacero, Grupo Peñoles y Mittal Steel México.
- . *Cemento.* En 2025 los ingresos del segmento de cemento disminuyo 2.8% al pasar de \$2,942 millones en 2024 a \$2,860 millones en 2025; El cliente más importante es CEMEX, continuando con Holcim/Apasco, Cementos Moctezuma, y GCC Cementos.
- . *Ingresos por pasajeros.* Los ingresos por transporte de pasajeros durante el 2025 incrementaron 11.1% al pasar de \$253 millones en 2024 a \$281 millones en 2025.
- . *Otros.* Los ingresos por la prestación de servicios de transporte de otras divisiones y demás servicios auxiliares incrementaron 47.6% al pasar de \$1,526 millones en 2024 a \$2,253 millones en 2025.

Costos y gastos operativos

Costos y gastos operativos por el año terminado el 31 de diciembre de 2025 incrementaron 7.12% al pasar de \$43,787 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2024 a \$46,904 en 2025; principalmente como resultado de las tendencias que afectan directamente los costos de operación y gastos generales que se describen a continuación:

Costos directos de operación

El precio del diésel incremento 0.83% al pasar de \$18.8224 pesos el precio por litro al cierre de 2024 a \$18.9790 pesos por litro al cierre de 2025, lo que, combinado con un mayor consumo de litros, generó un incremento de \$103.3 millones al pasar de \$10,026 millones por el año terminado al 31 de diciembre de 2024 a \$10,130 millones por el año terminado al 31 de diciembre de 2025. La mano de obra se incrementó 6.3% al pasar de \$8,645 millones por el año terminado al 31 de diciembre de 2024 a \$9,185 millones por el año terminado al 31 de diciembre de 2025 provocando un incremento de \$540 millones, originado por incrementos salariales y mayor operación.

Para más información se puede consultar la Nota 14 de los Estados Financieros Consolidados acerca de la integración de nuestros costos directos operativos.

Utilidad bruta.

Por lo anterior, la utilidad bruta de la Entidad se incrementó en 7.44%, de \$28,522 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2024 a \$30,644 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2025.

Gastos generales.

Los componentes de los gastos generales incluyen: gastos de administración, PTU causada, depreciación y amortización de títulos de concesión. Los gastos generales de la Entidad aumentaron un 11.0%, de \$11,733 millones al cierre de 2024 a \$13,027 millones al cierre de 2025. El incremento se dio por: Depreciación y amortización por \$655 millones debido a la inversión de activo fijo durante el 2025 y 2024 y a la capitalización de obras en proceso; gastos de administración tuvo un incremento de \$368 millones y provisión de PTU \$271 millones.

Otros (ingresos) y gastos, neto

Los ingresos al cierre de 2025 sumaron un total de \$152 millones, siendo que durante 2024 fueron de \$68 millones, la integración de otros ingresos y gastos para 2025 se compone de: venta de activo fijo \$41 millones, venta de refacciones \$189 millones y otros gastos por \$(162) millones.

Utilidad de operación.

Como resultado de los factores antes mencionados, la utilidad de operación presentó un aumento de 5.4%, de \$16,857 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2024 a \$17,769 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2025.

Resultado integral de financiamiento.

Los componentes del resultado integral de financiamiento incluyen: intereses pagados, intereses ganados y pérdida (utilidad) cambiaria. Los intereses ganados presentan una disminución de \$168 millones. Los gastos por intereses presentan un aumento de \$511 millones, originado por la liquidación de préstamos, altas y bajas de arrendamientos financieros; La fluctuación cambiaria neta pasó de una utilidad de \$281 millones al cuarto trimestre de 2024 a una utilidad de \$864 millones al cuarto trimestre de 2025 debido a la apreciación del peso al pasar de \$20.2683 por el año terminado el 31 de diciembre de 2024 a \$17.9667 por el año terminado el 31 de diciembre de 2025 y a una mayor posición bancaria en dólares.

Participación en la utilidad de asociada y negocio conjunto

La participación en la utilidad de asociada y negocio conjunto pasó de una utilidad de \$119 millones al cierre de 2024 a una utilidad de \$146 millones al cierre de 2025.

Utilidad antes de impuestos a la utilidad.

Como resultado de los factores antes mencionados, la utilidad antes de impuestos a la utilidad presentó un aumento de 5.6%, de \$15,187 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2024 a \$16,030 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2025.

Impuestos a la utilidad.

El impuesto sobre la renta corriente aumentó en \$689 millones. El impuesto sobre la renta diferido disminuyó en \$416 millones, ocasionado principalmente por los cambios en las bases fiscales en rubros como cuentas por pagar, clientes, inmuebles, maquinaria y equipo y otros activos.

Utilidad neta.

La utilidad neta de la Entidad presenta un aumento como consecuencia de todo lo anterior de 5.0%, de \$8,890 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2024 a \$9,331 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2025.

*Año terminado el 31 de diciembre de 2024 comparado con el año terminado al cierre del 2023.**Ingresos por prestación de servicios y productos*

Segmentos	Año terminado el 31 de diciembre de			
	2024	2023	Variación	
			\$	%
Agrícola	\$ 18,069	\$ 15,189	\$ 2,880	19.0%
Intermodal	\$ 9,110	\$ 7,311	1,799	24.6%
Automotriz	\$ 6,204	\$ 5,986	218	3.6%
Minerales	\$ 5,354	\$ 6,090	(736)	-12.1%
Químicos y fertilizantes	\$ 4,768	\$ 4,445	323	7.3%
Energía	\$ 4,697	\$ 4,532	165	3.6%
Industriales	\$ 4,601	\$ 4,715	(114)	-2.4%
Metales	\$ 3,120	\$ 3,478	(358)	-10.3%
Cemento	\$ 2,942	\$ 2,938	4	0.1%
Subtotal segmentos	\$ 58,865	\$ 54,684	\$ 4,181	7.6%
Otros ingresos	\$ 1,422	\$ 1,213	209	17.2%
Pasajeros	\$ 253	\$ 246	7	2.8%
Trucking	\$ 104	\$ 286	(182)	-63.6%
Ingresos totales	\$ 60,644	\$ 56,429	\$ 4,215	7.5%

Cifras expresadas en millones de pesos

* Los importes en algunos segmentos de ingresos en 2024 fueron reclasificados con el fin de ser comparables con la presentación 2025.

Los ingresos por los servicios por el periodo terminado el 31 de diciembre de 2024 aumentaron 7.5% pasando de \$56,429 millones en 2023 a \$60,644 millones en 2024. Este incremento se debió principalmente al comportamiento positivo de casi todos nuestros productos y servicios.

- Agrícola.* En 2024 los ingresos del segmento agrícola se incrementaron un 19% pasando de \$15,189 millones en 2023 a \$18,069 en 2024; atendiendo a las industrias de alimentos balanceados para consumo animal (avicultura, porcicultura, ganado lechero, de engorda y mascotas), producción de aceites y molinos de trigo y maíz. Entre los principales clientes del segmento destacan: Proan, Almidones Mexicanos, Grupo Cargill, Grupo ADM, Ragasa Industrias, Grupo Lala, Grupo Vitterra y Grupo Trimex.
- Intermodal.* En 2024 los ingresos del segmento Intermodal aumentaron 24.6% pasando de \$7,311 millones en 2023 a \$9,110 millones en 2024; el decremento es debido a un cambio en la configuración del mercado de Estados Unidos.
- Minerales.* En 2024 los ingresos del segmento de minerales disminuyeron 12.1% pasando de \$6,090 millones en 2023 a \$5,354 en 2024; principalmente por temas operativos respecto al movimiento de mineral de fierro en el país.
- Automotriz.* En 2024 los ingresos del segmento automotriz incrementaron un 3.6% pasando de \$5,986 millones en 2023 a \$6,204 en 2024; debido principalmente a las importaciones y la estabilización de las líneas de producción de autopartes.

- *Energía.* En 2024 los ingresos del segmento de energía incremento 3.6% al pasar de \$4,532 millones en 2023 a \$4,697 millones en 2024; debido al cambio en las concesiones ferroviarias en la zona de Veracruz.
- *Químicos y fertilizantes.* En 2024 los ingresos del segmento de químicos y fertilizantes incrementaron 7.3% al pasar de \$4,445 millones en 2023 a \$4,768 millones en 2024; gracias al incremento de importación de resinas por frontera.
- *Industriales.* En 2024 los ingresos del segmento de Industriales disminuyeron 2.4% al pasar de \$4,715 millones en 2023 a \$4,601 millones en 2024; Debido a la disminución de producción en la planta de CBI Obregón.
- *Metales.* En 2024 los ingresos del segmento de metales disminuyeron 10.3% al pasar de \$3,478 millones en 2023 a \$3,120 millones en 2024; Los principales clientes del segmento son: Ternium, Minera México, Grupo Deacero, Grupo Peñoles y Mittal Steel México.
- *Cemento.* En 2024 los ingresos del segmento de cemento aumentaron 0.1% al pasar de \$2,938 millones en 2023 a \$2,942 millones en 2024; El cliente más importante es CEMEX, continuando con Holcim/Apasco, Cementos Moctezuma, y GCC Cementos.
- *Ingresos por pasajeros.* Los ingresos por transporte de pasajeros durante el 2024 incrementaron 2.8% al pasar de \$246 millones en 2023 a \$253 millones en 2024.
- *Otros.* Los ingresos por la prestación de servicios de transporte de otras divisiones y demás servicios auxiliares incrementaron 1.8% al pasar de \$1,499 millones en 2023 a \$1,52 millones en 2024.

Costos y gastos operativos

Costos y gastos operativos por el año terminado el 31 de diciembre de 2024 incrementaron 13.25% al pasar de \$38,665 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2023 a \$43,787 en 2024; principalmente como resultado de las tendencias que afectan directamente los costos de operación y gastos generales que se describen a continuación:

Costos directos de operación

El precio del diésel incremento 4.8% al pasar de \$18.0848 pesos el precio por litro al cierre de 2023 a \$18.9438 pesos por litro al cierre de 2024, lo que, combinado con un mayor consumo de litros, generó un incremento de \$904 millones al pasar de \$9,123 millones por el año terminado al 31 de diciembre de 2023 a \$10,027 millones por el año terminado al 31 de diciembre de 2024. La mano de obra se incrementó 10.2% al pasar de \$7,846 millones por el año terminado al 31 de diciembre de 2023 a \$8,645 millones por el año terminado al 31 de diciembre de 2024 provocando un incremento de \$799 millones, originado por incrementos salariales y mayor operación.

Para más información se puede consultar la Nota 14 de los Estados Financieros Consolidados acerca de la integración de nuestros costos directos operativos.

Utilidad bruta.

Por lo anterior, la utilidad bruta de la Entidad se incrementó en 1.37%, de \$28,135 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2023 a \$28,522 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2024.

Gastos generales.

Los componentes de los gastos generales incluyen: gastos de administración, PTU causada, depreciación y amortización de títulos de concesión. Los gastos generales de la Entidad aumentaron un 11.1%, de \$10,564 millones al cierre de 2023 a \$11,733 millones al cierre de 2024. El incremento se dio por: Depreciación y amortización por \$936 millones debido a la inversión de activo fijo durante el 2024 y 2023 y a la capitalización de obras en proceso; gastos de administración tuvo un incremento de \$153 millones y provisión de PTU \$80 millones.

Otros (ingresos) y gastos, neto

Los ingresos al cierre de 2024 sumaron un total de \$68 millones, siendo que durante 2023 fueron de \$193 millones, la integración de otros ingresos y gastos para 2024 se compone de: venta de refacciones \$139 millones y otros gastos por \$(71) millones.

Utilidad de operación.

Como resultado de los factores antes mencionados, la utilidad de operación presentó una disminución de 5.1%, de \$17,764 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2023 a \$16,857 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2024.

Resultado integral de financiamiento.

Los componentes del resultado integral de financiamiento incluyen: intereses pagados, intereses ganados y pérdida (utilidad) cambiaria. Los intereses ganados presentan una disminución de \$248 millones. Los gastos por intereses presentan una disminución de \$27 millones, originado por la liquidación de préstamos, altas y bajas de arrendamientos financieros; La fluctuación cambiaria neta pasó de una pérdida de \$(217) millones durante 2023 a una utilidad de \$281 millones durante 2024 debido a la depreciación del peso al pasar de \$16.8935 por el año terminado el 31 de diciembre de 2023 a \$20.2683 por el año terminado el 31 de diciembre de 2024 y a una mayor posición bancaria en dólares.

Participación en la utilidad de asociada y negocio conjunto

La participación en la utilidad de asociada y negocio conjunto pasó de una utilidad de \$115 millones al cierre de 2023 a una utilidad de \$119 millones al cierre de 2024.

Utilidad antes de impuestos a la utilidad.

Como resultado de los factores antes mencionados, la utilidad antes de impuestos a la utilidad presentó un decremento de 4%, de \$15,813 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2023 a \$15,187 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2024.

Impuestos a la utilidad.

El impuesto sobre la renta corriente disminuyó en \$560 millones. El impuesto sobre la renta diferido disminuyó en \$245 millones, ocasionado principalmente por los cambios en las bases fiscales en rubros como cuentas por pagar, clientes, inmuebles, maquinaria y equipo y otros activos.

Utilidad neta.

La utilidad neta de la Entidad presenta un aumento como consecuencia de todo lo anterior de 3.8%, de \$8,567 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2023 a \$8,890 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2024.

Año terminado el 31 de diciembre de 2023 comparado con el año terminado al cierre del 2022.

Ingresos por prestación de servicios y productos

Segmentos	Año terminado el 31 de diciembre de			
	2023	2022	Variación	
			\$	%
Agrícola	\$ 15,189	\$ 14,253	\$ 936	6.6%
Intermodal	\$ 7,311	\$ 7,364	(53)	-0.7%
Minerales	\$ 6,090	\$ 6,777	(687)	-10.1%
Automotriz	\$ 5,986	\$ 4,329	1,657	38.3%
Industriales	\$ 4,715	\$ 4,608	107	2.3%
Energía	\$ 4,532	\$ 4,540	(8)	-0.2%
Químicos y fertilizantes	\$ 4,445	\$ 4,479	(34)	-0.8%
Metales	\$ 3,478	\$ 3,281	197	6.0%
Cemento	\$ 2,938	\$ 2,636	302	11.5%
Subtotal segmentos	\$ 54,684	\$ 52,267	\$ 2,417	4.6%
Otros ingresos	\$ 1,213	\$ 1,615	(402)	-24.9%
Trucking	\$ 286	\$ 483	(197)	-40.8%
Pasajeros	\$ 246	\$ 207	39	18.8%
Ingresos totales	\$ 56,429	\$ 54,572	\$ 1,857	3.4%

Cifras expresadas en millones de pesos

Los ingresos por los servicios por el periodo terminado el 31 de diciembre de 2023 aumentaron 3.4% pasando de \$54,572 millones en 2022 a \$56,429 millones en 2023. Este incremento se debió principalmente al comportamiento positivo de casi todos nuestros productos y servicios, en particular, el segmento de industriales, metales y cemento y otros servicios.

Agrícola. En 2023 los ingresos del segmento agrícola se incrementaron un 6.6% pasando de \$14,253 millones en 2022 a \$15,189 en 2023; atendiendo a las industrias de alimentos balanceados para consumo animal (avicultura, porcicultura, ganado lechero, de engorda y mascotas), producción de aceites y molinos de trigo y

maíz. Entre los principales clientes del segmento destacan: Proan, Almidones Mexicanos, Grupo Cargill, Grupo ADM, Ragasa Industrias, Grupo Lala, Grupo Viterro y Grupo Trimex.

. *Intermodal.* En 2023 los ingresos del segmento Intermodal disminuyeron 0.7% pasando de \$7,364 millones en 2022 a \$7,311 millones en 2023; el decremento es debido a un cambio en la configuración del mercado de Estados Unidos.

. *Minerales.* En 2023 los ingresos del segmento de minerales disminuyeron 10.1% pasando de \$6,777 millones en 2022 a \$6,090 en 2023; principalmente por temas operativos respecto al movimiento de mineral de hierro en el país.

. *Automotriz.* En 2023 los ingresos del segmento automotriz incrementaron un 38.3% pasando de \$4,329 millones en 2022 a \$5,986 en 2023; debido principalmente a las importaciones y la estabilización de las líneas de producción de autopartes.

. *Energía.* En 2023 los ingresos del segmento de energía disminuyeron 0.2% al pasar de \$4,540 millones en 2022 a \$4,532 millones en 2023; debido al cambio en las concesiones ferroviarias en la zona de Veracruz.

. *Químicos y fertilizantes.* En 2023 los ingresos del segmento de químicos y fertilizantes disminuyeron 0.8% al pasar de \$4,479 millones en 2022 a \$4,445 millones en 2023; a pesar del incremento de participación de mercado en importación de fertilizantes.

. *Industriales.* En 2023 los ingresos del segmento de Industriales incrementaron 2.3% al pasar de \$4,608 millones en 2022 a \$4,715 millones en 2023; Debido al incremento de producción en la planta de CBI Obregón y el incremento en volumen de International Paper, Bio Pappel y Westrock.

. *Metales.* En 2023 los ingresos del segmento de metales incrementaron 6.0% al pasar de \$3,281 millones en 2022 a \$3,478 millones en 2023; Los principales clientes del segmento son: Ternium, Minera México, Grupo Deacero, Grupo Peñoles y Mittal Steel México.

. *Cemento.* En 2023 los ingresos del segmento de cemento incrementaron 11.5% al pasar de \$2,636 millones en 2022 a \$2,938 millones en 2023; El cliente más importante es CEMEX, continuando con Holcim/Apasco, Cementos Moctezuma, y GCC Cementos.

. *Ingresos por pasajeros.* Los ingresos por transporte de pasajeros durante el 2023 incrementaron 18.8% al pasar de \$207 millones en 2022 a \$246 millones en 2023; debido principalmente la disminución en las restricciones implementadas anteriormente por el COVID-19.

. *Otros.* Los ingresos por la prestación de servicios de transporte de otras divisiones y demás servicios auxiliares disminuyeron 19.92% al pasar de \$1,822 millones en 2022 a \$1,459 millones en 2023.

Costos y gastos operativos

Costos y gastos operativos por el año terminado el 31 de diciembre de 2023 incrementaron 4.6% al pasar de \$36,963 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2022 a \$38,665 en 2023; principalmente como resultado de las tendencias que afectan directamente los costos de operación y gastos generales que se describen a continuación:

Costos directos de operación

El precio del diésel incremento 5.5% al pasar de \$18.2526 pesos el precio por litro al cierre de 2022 a \$18.5957 pesos por litro al cierre de 2023, lo que, combinado con un mayor consumo de litros, generó un incremento de \$91 millones al pasar de \$9,032 millones por el año terminado al 31 de diciembre de 2022 a \$9,123 millones por el año terminado al 31 de diciembre de 2023. La mano de obra se incrementó 9.9% al pasar de \$7,140 millones por el año terminado al 31 de diciembre de 2022 a \$7,847 millones por el año terminado al 31 de diciembre de 2023 provocando un incremento de \$707 millones, originado por incrementos salariales y mayor operación.

Para más información se puede consultar la Nota 14 de los Estados Financieros Consolidados acerca de la integración de nuestros costos directos operativos.

Utilidad bruta.

Por lo anterior, la utilidad bruta de la Entidad se incrementó en 1.9%, de \$27,599 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2022 a \$28,135 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2023.

Gastos generales.

Los componentes de los gastos generales incluyen: gastos de administración, PTU causada, depreciación y amortización de títulos de concesión. Los gastos generales de la Entidad aumentaron un 2.4%, de \$10,316 millones al cierre de 2022 a \$10,564 millones al cierre de 2023. El incremento se dio por: Depreciación y amortización por \$429 millones debido a la inversión de activo fijo durante el 2023 y 2022 y a la capitalización de obras en proceso; gastos de administración tuvo un incremento de \$101 millones y provisión de PTU con una disminución en \$282 millones.

Otros (ingresos) y gastos, neto

Los ingresos al cierre de 2023 sumaron un total de \$193 millones, siendo que durante 2022 fueron de \$326 millones, la integración de otros ingresos y gastos para 2023 se compone de: venta, baja y donación de activos fijos propios \$42 millones, venta de refacciones \$115 millones y otros \$36 millones.

Utilidad de operación.

Como resultado de los factores antes mencionados, la utilidad de operación presentó un incremento de 0.9%, de \$17,609 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2022 a \$17,764 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2023.

Resultado integral de financiamiento.

Los componentes del resultado integral de financiamiento incluyen: intereses pagados, intereses ganados y pérdida (utilidad) cambiaria. Los intereses ganados presentan un incremento de \$122 millones. Los gastos por intereses presentan una disminución de \$39 millones, originado por la liquidación de préstamos, contratación de nuevos Cebures en Ferromex, altas y bajas de arrendamientos financieros; La fluctuación cambiaria neta pasó de una pérdida de \$(153) millones al cuarto trimestre de 2022 a una pérdida de \$(218) millones al cuarto trimestre de 2023 debido a la apreciación del peso al pasar de \$19.3615 por el año terminado el 31 de diciembre de 2022 a \$16.8935 por el año terminado el 31 de diciembre de 2023 y a una mayor posición bancaria en dólares.

Participación en la utilidad de asociada y negocio conjunto

La participación en la utilidad de asociada y negocio conjunto pasó de una utilidad de \$77 millones al cierre de 2022 a una utilidad de \$115 millones al cierre de 2023.

Utilidad antes de impuestos a la utilidad.

Como resultado de los factores antes mencionados, la utilidad antes de impuestos a la utilidad presentó un incremento de 3.3%, de \$15,315 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2022 a \$15,813 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2023.

Impuestos a la utilidad.

El impuesto sobre la renta corriente se incrementó en \$97 millones. El impuesto sobre la renta diferido incrementó en \$1,618 millones, ocasionado principalmente por los cambios en las bases fiscales en rubros como cuentas por pagar, clientes, inmuebles, maquinaria y equipo y otros activos.

Utilidad neta.

La utilidad neta de la Entidad presenta una disminución como consecuencia de todo lo anterior de 12.9%, de \$9,837 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2022 a \$8,567 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2023.

Resultados de la operación:

Principales Factores que Impactan nuestros resultados de Operación

Los principales factores que impactan nuestros resultados y operaciones son:

- *Volumen de carga y variedad de productos.* Nuestros ingresos consolidados por servicios se ven afectados por las condiciones económicas generales y por las condiciones climatológicas (entre otros factores), las cuales tienen un impacto directo en la demanda y disponibilidad de los insumos y productos que transportamos.

Nuestra red ferroviaria está ubicada en los principales centros y corredores del país y cuenta con rutas que van del norte al sur y del este al oeste. La densidad de tráfico y la variedad de productos que transportamos varían dependiendo de los corredores y mercados en los que operamos lo cual refleja la diversidad de volúmenes de mercancías y productos terminados que transportamos.

- *Precio de combustibles.* Los precios del combustible que utilizamos representan una gran parte de nuestros costos operativos. El costo del diésel representó el 30%, 31% y el 32% de nuestros costos operativos durante los años que terminaron el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, respectivamente. Hasta el año 2016 la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) fijaba el precio de las gasolinas por debajo del costo de producción y de importación, por lo que el gobierno federal subsidiaba el costo real de los energéticos. Es en este año donde el precio tiene un alza; en el periodo comprendido del 1 de enero al 31 de diciembre de 2025 se tuvo un incremento del 0.83%, en el periodo comprendido del 1 de enero al 31 de diciembre de 2024 se tuvo un incremento fue de 4.8% y en el periodo 1 de enero al 31 de diciembre de 2023 el alza fue de 5.5% en el precio del Diesel. La SHCP está liberando el precio de las gasolinas a valor de mercado, por lo que en 2025 su precio no tendrá subsidios. El incremento de ciertas variables macroeconómicas, así como el hecho de que se importa el 60% de las gasolinas y la disminución de la oferta de los combustibles a causa de la reducción de la producción de las refinerías en el país, sugieren que el precio del diésel seguirá creciendo en el corto plazo. El diésel es el principal insumo de Ferromex y Ferrosur, por lo que un alza en su precio provocará un incremento en los costos de operación que nuestros clientes verán reflejado en el cobro del descuento por sobrecargo de combustible.

A mediano plazo, se espera que la apertura del mercado energético repercuta en un decremento en el costo logístico de mover el diésel, resultando en una disminución en el precio final.

- *Costos laborales.* Nuestro negocio requiere de mucha mano de obra. Nuestros costos laborales incluyen salarios y costos de seguridad social para nuestros asociados. La mayor parte de la compensación que les pagamos a nuestros asociados es fija y se determina anualmente mediante un contrato colectivo de trabajo. De igual forma, nuestros requisitos laborales, así como los costos asociados a los mismos varían con base en el volumen transportado debido a que debemos realizar mayores erogaciones laborales conforme se incrementa nuestro volumen de operaciones. Contamos con varios planes para nuestros asociados en virtud de los cuales otorgamos beneficios de seguridad social tales como pensiones, servicios de salud para retirados, seguros médicos, paquetes compensatorios por terminación de relación laboral, entre otros beneficios. El costo anual de los beneficios de seguridad social que otorgamos puede variar de manera significativa año con año y se ve influenciado materialmente por varios factores tales como la tasa promedio ponderada de descuento utilizada para calcular obligaciones, el crecimiento inflacionario de gastos de seguridad social o las disposiciones contenidas en nuestros contratos colectivos de trabajo o en otros contratos. En virtud de lo anterior, podría resultar complicado determinar nuestros costos laborales y responsabilidades y es posible que nuestros planes de seguridad social no se encuentren debidamente fondeados en algunas ocasiones.
- *Inversiones en infraestructura.* Nuestro negocio requiere que realicemos inversiones sustanciales de manera constante con la finalidad de, entre otros, mejorar e incrementar nuestra infraestructura, tecnología, locomotoras y equipo ferroviario y con el fin de lograr dar mantenimiento al sistema que operamos. Lo

anterior, con el objetivo de reducir costos, mejorar nuestro desempeño y satisfacer los requisitos de volumen de nuestros clientes. Como resultado de lo anterior, nuestros resultados consolidados operativos están altamente vinculados con las inversiones que realicemos.

- *Sucesos económicos y políticos en México y Norteamérica.* Sustancialmente todas nuestras operaciones y clientes están ubicados en México y en Norteamérica. Asimismo, el sistema ferroviario mexicano es una pieza clave en la integración entre fronteras del sector manufacturero que se ha desarrollado en virtud de los nuevos tratados y derivado de los beneficios productivos de toda la región. De manera similar, nuestra red ferroviaria en Florida es un componente clave para el transporte de carga intermodal, productos básicos y productos terminados a lo largo del Estado de Florida. En virtud de lo anterior, nuestros resultados operativos reflejan, de manera general, las condiciones económicas de México y Norteamérica (en particular, los Estados de Florida y Texas, mismas que se encuentran sujetas a cambios regulatorios, inestabilidad política, variaciones de divisas, incrementos inflacionarios y otros factores económicos inciertos). En los últimos años, nuestros ingresos se han visto influenciados por los niveles de crecimiento en México, por la integración de distintos sectores industriales en México y Norteamérica tales como el energético, derivado de las reformas energéticas y estructurales. En caso de que disminuya el crecimiento del PIB en México o en caso de una desaceleración económica a nivel regional o mundial, nuestros ingresos podrían verse afectados de manera negativa.

Situación financiera, liquidez y recursos de capital:

Situación financiera, liquidez y recursos de capital

Al 31 de diciembre de 2025, la deuda total consolidada de GMTX es de \$39,237 millones, con un saldo en efectivo y equivalentes de efectivo de \$7,195 millones, lo que equivale a una deuda neta de \$32,042 millones. Al 31 de diciembre de 2024 la deuda total consolidada neta era de \$21,893 millones (total deuda menos saldo en efectivo y equivalentes). *Nota 12 – Deuda a corto y largo plazo”.*

Los gastos financieros netos del año 2025 fueron de \$2,749 millones, que compara con los gastos financieros netos del año 2024 fueron de \$2,070. La razón de deuda a capitalización fue de 38.8% al 31 de diciembre de 2025, que compara con 26.7% del año 2024.

Los gastos financieros netos del año 2024 fueron de \$2,070 millones, que compara con los gastos financieros netos del año 2023 fueron de \$1,849. La razón de deuda a capitalización fue de 26.7% al 31 de diciembre de 2024, que compara con 29.2% del año 2023.

La relación de activo circulante a pasivo circulante es de 1.6 veces en 2025, 1.1 veces en 2024 y 1.7 veces en 2023, respectivamente.

La relación de pasivo total a activo total es de 53.8% en 2025, 45.2% en 2024 y 44.0% en 2023 respectivamente.

La relación de pasivo total a capital contable es de 116.3% en 2025, 82.4% en 2024 y 78.6% en 2023, respectivamente.

La rotación de inventarios es de 52.9 días en 2025, 43.4 días en 2024 y 45.5 días en 2023, respectivamente.

La antigüedad promedio al 31 de diciembre 2025, 2024 y 2023 fue de 37, 35 y 37 días cartera, respectivamente.

Como parte del proceso de manejo de efectivo, GMXT monitorea regularmente el prestigio crediticio relativo de estas instituciones e invierte en instrumentos líquidos sin poner en riesgo el capital. GMXT no invierte en paraísos fiscales.

Generalmente las inversiones de GMXT son en pesos y dólares estadounidenses. Debido a que la Compañía tiene una posición superavitaria en pesos, el mayor porcentaje de las inversiones esta denominado en esta moneda.

Actualmente los excedentes están invertidos a corto plazo con la finalidad de mantener disponible el capital. Las inversiones en dólares están domiciliadas los Estados Unidos, con instituciones financieras muy sólidas.

La distribución de las inversiones al 31 de diciembre del 2025 es de 58.7% en pesos y 41.3% en dólares.

Descripción de las políticas que rigen la tesorería.

- . La tesorería se administra de manera centralizada en oficinas corporativas.
- . Todos los pagos se realizan por transferencia bancaria.
- . La apertura de cuentas bancarias solo se realiza con la autorización de la Dirección de Finanzas.
- . Las firmas en cheques y autorizaciones electrónicas son mancomunadas.
- . Las inversiones en valores ya sea en dólares o pesos, son instrumentos gubernamentales o bancarios calificados como AAA.

Control Interno:

Control interno

El sistema de control interno de GMéxico cumple principios y objetivos de control que le permiten establecer un adecuado manejo de su gobierno corporativo.

En función al modelo de control aplicado, el Consejo de Administración, a través de la organización administrativa del Grupo, ejerce de manera estricta y puntual, mediciones y evaluaciones del propio sistema de control interno, abarcando los aspectos presupuestarios, económicos, financieros, patrimoniales, normativos y de gestión.

Asimismo, existe un proceso de mejora continua, tendiente a eficientar los procesos operativos, financieros y administrativos, a efecto de fortalecer y transparentar la revelación de información a accionistas.

El control interno de la Compañía es aplicado estrictamente mediante las políticas internas a las que se encuentran sujetos los funcionarios y empleados de la Compañía.

El sistema de control interno está apoyado con auditorías internas constantes, que reportan los resultados obtenidos a los directivos y a la Dirección General durante todo el año. Por otra parte, la Compañía cuenta con sistemas informáticos

modernos y eficientes, que permiten obtener información al día en tiempo real y que mantiene bases de datos confiables, estos sistemas también facilitan la preparación eficiente de informes financieros.

La Compañía considera que, hasta la fecha, el sistema de control interno ha proporcionado razonable certidumbre de que se han evitado errores significativos o irregularidades, o que los mismos han sido detectados oportunamente.

Estimaciones, provisiones o reservas contables críticas:

Estimaciones contables críticas y fuentes clave de estimaciones

La preparación de los estados financieros de conformidad con las NIIF requiere que la Entidad realice juicios, estimaciones y supuestos sobre los valores de activos y pasivos. Las estimaciones y supuestos asociados se basan en la experiencia y otros factores que se consideran relevantes. Los resultados reales podrían diferir de estas estimaciones.

Las estimaciones y los supuestos subyacentes se revisan de forma continua. Las revisiones sobre estimaciones contables son realizadas en el periodo en que la estimación es revisada si la revisión afecta sólo a ese periodo, o en el periodo de la revisión y periodos futuros si la revisión afecta a los periodos actuales y futuros.

Las políticas contables utilizadas en la preparación de nuestros estados financieros consolidados auditados incluidos en el presente reporte son aquellas que resultan fundamentales tanto para la presentación de la situación financiera como para los resultados de operaciones, así como aquellas que requieren valoraciones significativas con respecto a las estimaciones utilizadas para determinar importes en nuestros estados financieros consolidados auditados.

En las notas que acompañan nuestros Estados Financieros Consolidados auditados incluidos en este reporte, exponemos nuestras políticas contables significativas.

Las siguientes políticas afectan de manera significativa las valoraciones y estimaciones utilizadas en la preparación de nuestros estados financieros.

- *Inmuebles, maquinaria y equipo:* La Entidad revisa la estimación de su vida útil y método de depreciación, el efecto de cualquier cambio en la estimación se reconoce de manera prospectiva. Adicionalmente, al final de cada período, la Entidad revisa los valores en libros de sus activos tangibles a fin de determinar si existe un indicativo de que estos han sufrido alguna pérdida por deterioro.
- *Deterioro:* La Entidad realiza pruebas de deterioro cuando existen indicios y en el caso del crédito mercantil se realizan anualmente. Estas pruebas implican la estimación de flujos futuros de efectivo que obtendrá la Entidad y de la tasa de descuento más apropiada.
- *Beneficios a los empleados:* Se basan en valuaciones actuariales con supuestos relativos a tasas de descuento, tasas de incremento de salarios y otras estimaciones actuariales utilizadas. Los supuestos son actualizados en forma anual.

- . *Contingencias:* La Compañía está sujeta a contingencias que de materializarse no tendrían un impacto en la situación financiera, desempeño o flujos de efectivo futuros.
- . *Valuaciones a valor razonable de activos y pasivos adquiridos en combinación de negocios.* Las valuaciones a valor razonable incluyen la incorporación de juicios críticos tales como la determinación de la técnica apropiada de valuación, la determinación de datos para la valuación como tasas de descuento, proyecciones de ingresos, determinación de valores de reposición, vidas útiles remanentes, factores de estado, entre otros.
- . Estimación de la tasa de descuento y plazo para el cálculo de los arrendamientos: La Entidad estima la tasa de descuento a utilizar en la determinación del pasivo por arrendamiento. También define el plazo de los arrendamientos como el periodo por el cual existe un compromiso contractual de pago, considerando el periodo no cancelable del contrato, así como las opciones de renovación y de terminación anticipada que es probable que se ejerzan.

La Entidad considera que los supuestos utilizados a la fecha de estos estados financieros consolidados son apropiados y bien fundamentados.

La Entidad también ha emitido juicios en la aplicación de ciertas normas contables. En particular, la Entidad ha concluido que sus concesiones no califican bajo el alcance de la IFRIC 12, Acuerdos de Concesiones de Servicios, debido a la naturaleza de la regulación a la que está sujeta.

Creemos que hemos valuado nuestras cuentas por cobrar y nuestras cuentas por pagar de manera adecuada con el fin de no crear cálculos adicionales para cubrir posibles diferencias en nuestro favor o en nuestra contra, que pudieran surgir del negocio y litigios descritos en la sección “Descripción del Negocio–Litigios” de este reporte.

[427000-N] Administración

Audidores externos de la administración:

AUDITORES EXTERNOS

Los Estados Financieros Consolidados por los años 2025, 2024 y 2023, han sido dictaminados por Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C. (miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited), según se establece en su informe. En dichos ejercicios, el auditor independiente no ha emitido una opinión modificada o no favorable, opinión desfavorable o denegación de opinión acerca de los estados financieros de la Emisora.

El 1 de enero del 2014, por recomendación del Comité de Auditoría de GMéxico se designó a Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C. miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited (“DTT”) como los auditores independientes ejercicios del 2014 al 2025.

A continuación, se resumen los montos pagados a DTT por servicios profesionales prestados por el año 2025:

Concepto	Importe	Porcentaje
Honorarios Auditoría Financiera	\$ 19,834	85.9%
Asesoría Relativa a Aspectos Diversos	2,753	11.9%
Total de Honorarios Pagados	\$ 23,078	100%

*Cifras en Miles de Pesos

Los estados financieros correspondientes a los ejercicios 2025, 2024 y 2023 fueron dictaminados por el C.P.C. Manuel Nieblas Rodríguez de DTT, emitiendo una opinión sin salvedades.

Operaciones con personas relacionadas y conflictos de interés:

OPERACIONES CON PERSONAS RELACIONADAS Y CONFLICTO DE INTERÉS

En el curso ordinario de nuestro negocio, celebramos operaciones y esperamos seguir celebrando operaciones con algunas de nuestras afiliadas, accionistas y otras partes relacionadas, incluyendo operaciones en relación con la prestación de servicios de transporte, interconexión para la prestación de servicios de carga transnacionales, arrendamientos de carros y de locomotoras, en cumplimiento con la legislación aplicable en México, las cuales en todo caso son celebradas en condiciones de mercado. Dichas operaciones se encuentran sujetas a la aprobación, caso por caso, de nuestro Consejo de Administración, excepto por aquellas que (i) no sean significativas o (ii) sean celebradas en el curso ordinario de los negocios en condiciones de mercado. De conformidad con nuestros estatutos sociales, las operaciones que realicemos con partes relacionadas deberán ser analizadas por nuestro Consejo de Administración.

La siguiente tabla incluye los resultados de las operaciones celebradas con nuestras partes relacionadas durante los periodos que se indican a continuación:

Operaciones y saldos con partes relacionadas

Los saldos con partes relacionadas son:

Por cobrar:	2025	2024	2023
Operadora de Minas e Instalaciones, S.A de C.V.	\$ 57,400	\$ 59,665	\$ 58,590
Soluciones Logísticas Transfronterizas Mex., S R.L.C.V.	52,639	85,128	22,830
Metalúrgica de Cobre, S.A. de C.V.	49,565	43,044	13,098
Unión Pacific Railroad, Co.	27,210	–	119,216
Asarco, LLC	26,825	29,295	14,403
Mexicana de Cobre, S. A. de C. V.	10,361	14,182	31,478
UPDS de México, S. de R.L. de C.V.	2,520	2,844	2,370
Operadora de Minas Nacozari, S.A. de C.V.	314	321	1,937
Loup Logistics, Co.	–	631	–
Inmobiliaria Bosques de Ciruelos, S.A. de C.V.	–	–	2,632
Total	\$ 226,834	\$ 235,110	\$ 266,554

Cifras expresadas en miles de pesos

Por pagar a corto plazo:	2025	2024	2023
TTX Company	\$ 164,723	\$ 176,664	\$ 166,861
Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S.A. de C.V.	133,524	282,735	82,214
México Constructora Industrial, S. A. de C. V.	70,802	11,440	–
Grupo México Servicios de Ingeniería, S.A. de C.V.	22,879	19,576	5,421
Loup Logistics, Co.	9,381	–	144
Operadora de Cinemas, S.A. de C.V.	8,018	23,027	22,597
Eólica el Retiro, S.A. de C.V.	4,357	7,986	3,617
PS Technology, Inc.	847	969	1,300
Inmobiliaria Bosques de Ciruelos, S.A. de C.V.	259	820	–
Boutique Bowling de México, S.A. de C.V.	122	2,823	102
Union Pacific Railroad, Co.	–	50,068	–
Grupo México Servicios, S.A. de C.V.	–	16,458	14,359
GM Combustibles, S.A. de C.V.	–	4,805	–
Central Gulf Railway, Inc. (CGR)	–	–	22,918
Transentric, Inc.	–	–	31
Total	\$ 414,912	\$ 597,371	\$ 319,564

Cifras expresadas en miles de pesos

Por pagar a largo plazo:			
Central Gulf Railway, Inc. (CGR)	\$ –	\$ –	\$ 15,971

Cifras expresadas en miles de pesos

Ingresos:	2025	2024	2023
Servicios de transportación prestados	1,078,815	1,148,157	1,179,590
Renta de carros (Car-Hire)	67,619	77,205	72,712
Total	\$ 1,146,434	\$ 1,225,362	\$ 1,252,302

Cifras expresadas en miles de pesos

Las operaciones con partes relacionadas efectuadas en el curso normal de sus operaciones fueron como sigue:

Ingresos:	2025	2024	2023
Servicios de transportación prestados	1,078,815	1,148,157	1,179,590
Renta de carros (Car-Hire)	67,619	77,205	72,712
Total	\$ 1,146,434	\$ 1,225,362	\$ 1,252,302

Cifras expresadas en miles de pesos

Egresos:			
Arrastres	597,367	412,689	394,725
Activo fijo	269,173	88,154	99,565
Renta de carros (Car-Hire)	163,200	209,245	155,863
Maniobras	145,779	160,333	125,324
Ajuste temporal de diésel	91,085	30,222	31,033
Servicios de asesoría y licencias para el uso de software	75,902	307,448	250,686
Arrendamiento de oficinas corporativas	40,265	123,452	33,476
Derechos de paso	36,445	35,310	30,619
Asesoría financiera, legal y servicios administrativos	31,890	33,128	28,779
Arrendamiento de locomotoras	-	10,760	23
Reparación de carros	-	-	15,371
Total	\$ 1,451,106	\$ 1,410,741	\$ 1,165,464

Cifras expresadas en miles de pesos

Algunos de nuestros accionistas y miembros de nuestro Consejo de Administración controlan o tienen un interés directo o indirecto en las operaciones con partes relacionadas que se mencionan anteriormente.

Administradores y accionistas:

ADMINISTRADORES Y ACCIONISTAS

Consejo de Administración

Nuestro Consejo de Administración es responsable de la administración de nuestro negocio, incluyendo la determinación de nuestras principales políticas. Los miembros del Consejo de Administración son electos, como regla general, por nuestros accionistas en su asamblea general ordinaria anual, excepto que nuestro Consejo de Administración puede designar consejeros provisionales, sin la intervención de la asamblea de accionistas, en los casos de renuncia o falta de designación del suplente. Cualquier accionista o grupo de accionistas que sea titular de cuando menos cada 10% o más de nuestro capital social, tiene derecho de designar a un miembro. Nuestro Consejo de Administración se reúne por lo menos una vez cada tres meses. Por lo menos el 25% de los miembros del Consejo de Administración deben ser independientes en término de la ley aplicable y nuestros estatutos. Nuestros estatutos establecen que los accionistas podrán designar a un consejero suplente para ocupar el cargo en sustitución de un consejero propietario, si dicho consejero no puede asistir a una sesión del Consejo de Administración. Los consejeros suplentes de nuestros consejeros independientes también deberán tener ese carácter.

En Asamblea General Ordinaria Anual de Accionistas de fecha 20 de abril de 2025 se ratificaron y/o designaron a los miembros de nuestro Consejo de Administración. La siguiente tabla muestra a los miembros actuales de nuestro Consejo de Administración:

Nombre	Puesto	Año de Designación	Años como consejero en GMXT	Género
Germán Larrea Mota Velasco	Presidente	2014	11	Masculino
Alfredo Casar Pérez	Consejero Propietario	2014	11	Masculino
Fernando López Guerra Larrea	Consejero Propietario	2017	8	Masculino
Carlos Noriega Arias	Consejero Independiente	2017	8	Masculino
Jaime Corredor Esnaola	Consejero Independiente	2017	8	Masculino
Roberto Slim Seade	Consejero Propietario	2014	11	Masculino
Arturo Elías Ayub	Consejero Propietario	2016	9	Masculino
Luis Roberto Frías Humphrey	Consejero Suplente	2017	8	Masculino
Daniel Hajj Slim	Consejero Suplente	2017	8	Masculino
Eduardo Joaquín Gallástegui Armella	Consejero Independiente	2017	8	Masculino
Hugo Rafael Gómez Díaz	Consejero Propietario	2017	8	Masculino
Isaac Franklin Unkind	Consejero Propietario	2021	4	Masculino
Christian Lippert Helguera*	Secretario no miembro	2017	8	Masculino

* No miembro de nuestro Consejo de Administración.

Hasta donde es de nuestro conocimiento y según se describe más adelante en la sección de “Accionistas”, salvo por el señor Germán Larrea Mota Velasco (Presidente del Consejo de Administración), ninguna persona ejerce control, influencia significativa o poder de mando (según dichos conceptos se definen en la LMV) en GMéxico Transportes. Asimismo, hasta donde es de nuestro conocimiento, el señor Germán Larrea es el único de nuestros consejeros y directivos que es dueño de más del 1% de las acciones representativas de nuestro capital social.

El 100% de los miembros del Consejo de Administración de la Emisora son hombres. A la fecha, la Emisora no cuenta con política o programa específico alguno que impulse la inclusión laboral sin distinción de sexo en la composición de sus órganos de gobierno y entre sus empleados.

Salvo por lo dispuesto más abajo, no existen conflictos de interés potenciales importantes entre los deberes de los miembros de nuestro Consejo de Administración y sus intereses privados.

La dirección de nuestros consejeros es Bosque de Ciruelos No. 99, Colonia Bosques de las Lomas, código postal 11700, Alcaldía Miguel Hidalgo, Ciudad de México.

A continuación, se describe información biográfica de cada uno de los miembros del Consejo de Administración:

Germán Larrea Mota Velasco. El Sr. Larrea es presidente del Consejo de Administración y Presidente Ejecutivo de Grupo México. Anteriormente fue Vicepresidente Ejecutivo de Grupo México y Minera México, S.A. de C.V.(MM) y miembro de sus consejos de administración desde 1981. De igual forma, es Presidente del Consejo de Administración y Presidente

Ejecutivo de Empresarios Industriales de México, S.A. de C.V. (empresa controladora); Perforadora México, México Compañía Constructora y Fondo Inmobiliario entre otras, posición que asumió en 1992. Es presidente del Consejo de Administración de Cinemex desde 2009. En 1978 fundó la compañía editorial y de publicidad Grupo Impresa y fungió como Presidente del Consejo de Administración y Director General hasta 1989, fecha en que la compañía fue vendida. El Sr. Larrea formó parte del Consejo de Administración de varias empresas entre éstas, Grupo Financiero Banamex.

Alfredo Casar Pérez. El Sr. Casar es Licenciado en Economía por el Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM), Pasante de Ingeniero Industrial por la Universidad Anáhuac y cuenta con una Maestría en Economía por la Universidad de Chicago. Es miembro del Consejo de Administración de Grupo México desde 1997. Fue nombrado Presidente Ejecutivo de GFM y Ferromex el 5 de marzo de 2008; fungió como Presidente y Director General de GFM y Ferromex desde el 16 de noviembre de 1999. Anteriormente, fue Director de Desarrollo en Grupo México durante dos años, después de haber sido Director General de Cía Perforadora México, S.A. de C.V. y Director General de México Compañía Constructora, S.A. de C.V. durante 7 años. Además, el Sr. Casar es miembro del Consejo de Administración de Grupo México y GFM.

Fernando López Guerra Larrea. El Sr. López Guerra es Licenciado en Administración de Empresas por el Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM) con cursos de Negocios y Finanzas en Harvard y London School of Economics. Director General de GMéxico Transportes desde noviembre de 2018. 15 años de experiencia en GMXT en donde ha ocupado diversos cargos en diferentes áreas, entre los que destacan: Director General de Administración y Finanzas, Director General Comercial y Director de Ventas de los segmentos Agrícola, Automotriz, Intermodal e Industrial. También se desempeñó como Director General de Operaciones y Desarrollo de Cinemex. Miembro del Consejo de Grupo México, GMéxico Transportes, Ferromex, Ferrosur y Kimberly Clark de México.

Carlos Noriega Arias. El Sr. Carlos Noriega Arias es Ingeniero Industrial por la Universidad Anáhuac, obtuvo el grado de Maestría en administración y una especialización en Finanzas por el ITAM: En 2003 se le otorgó el premio al “Mérito Profesional y Exalumno Distinguido” por el mismo Instituto. Es Presidente del Grupo Noriega Editores; Presidente de la Comisión de Educación de (CONCAMIN); Ha sido consejero de los siguientes: Tecnológico Nacional de México (TNM); Colegio Nacional de Educación Profesional Técnica (CONALEP); Instituto Nacional de Educación para los Adultos (INEA); Consejo Nacional de Fomento Educativo (CONAFE); Consejo Nacional de Normalización y Certificación de Competencias Laborales (CONOCER); Comité Nacional de Productividad (CNP); Compromiso Social por la Calidad y Equidad de la Educación (CSCEE); Fundación Educación Superior Empresa–Asociación Nacional de Universidades e Instituciones de Educación Superior (FESE-ANUIES); Fideicomiso Fuerza México (FFM); Instituto del Fondo Nacional para el Consumo de los Trabajadores (INFONACOT); y presidente de este último. Actualmente es consejero de los siguientes organismos: Consejo Coordinador Empresarial (CCE); Comisión de Educación del Sector Empresarial (CESE); Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS) Delegación Norte; Instituto Mexicano de Normalización y Certificación (IMNC); Fundación CONCAMIN; Fundación del Empresariado de México (FUNDEMEX).

Jaime Corredor Esnaola. Obtuvo la Licenciatura en Economía en la Universidad Nacional Autónoma de México, (UNAM); maestría (MA) en economía en Northwestern University y realizó estudios de doctorado en Stanford University. Actualmente es Presidente de Magno Hogar, S.A. de C.V. y miembro del Consejo de Administración de GFM, Ferromex y GMXT y Presidente del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias de GMXT; hasta el 31 de enero de 2012 Presidente de Umbral Capital, S.A.P.I. de C.V., fue presidente del Consejo de Administración y Accionista de Hipotecaria Casa Mexicana e integrante del Consejo de Administración de Grupo Financiero Monex, fue Presidente del Consejo de Administración de CINTRA (corporación controladora de las dos principales aerolíneas en México: Mexicana y Aeroméxico) y Comisario

General de México para la Expo 2000 en Hannover, Alemania. Director General de varios bancos mexicanos (Banobras, Banco Internacional y Banca Cremi) y Presidente, durante un período, de la Asociación Mexicana de Bancos y miembro de la Junta de Gobierno del Banco de México. Coordinador General de Puertos y Marina Mercante y, posteriormente, Director General de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA). Miembro de los Consejos Directivos de diversas entidades y empresas, tales como: la Comisión Nacional de Energía, Banco Nacional de Comercio Exterior, Visa Internacional (Región Latinoamérica), Telmex y el Consejo Mexicano de Inversión.

Roberto Slim Seade. Licenciado en Administración de Empresas por la Universidad Anáhuac. Cuenta con más de 30 años de experiencia en el ramo de la mercadotecnia y dirección empresarial. En 1994, a los 24 años forma la Gerencia de Publicidad y Promoción de Telmex. Fue Director General de Telbip y de Zoom TV, creando el primer reality show en México. Fue Director Comercial y de Mercadotecnia de Argos Comunicación, también coordinó la restructuración e imagen de Grupo Editorial Contenido y fue miembro del Consejo Consultivo Empresarial del "APEC", representando a México en el grupo de Business Advisory Council. Hoy tiene en su haber la creación, diseño y/o posicionamiento de más de 85 marcas en diversas industrias, entre ellas destacan Telmex, Volaris, Ostar, Uno TV, LADA, IDEAL, Hasbro City, Central Central, Amares, entre otras. Actualmente es Director General de Ostar Grupo Hotelero de Carso, así como la Residencia Linda (Senior Living), dirige también la División de Cine del mismo Grupo, es miembro del Consejo de Administración de Inmuebles Carso, GMéxico Transportes, Grupo Ferroviario Mexicano e integrante del Consejo Consultivo de Turismo y Gastronomía de la Universidad Anáhuac, entre otros. Coordina y participa en diversos proyectos de la Fundación Carlos Slim, Museo Soumaya y Grupo Carso.

Arturo Elías Ayub. Cursó la licenciatura en Administración de Empresas en la Universidad Anáhuac, con un diplomado en Alta Dirección de Empresas por el Instituto Panamericano de Alta Dirección de Empresa. Ha ocupado diversos cargos directivos en empresas como Teléfonos de México, América Móvil y Pastelerías El Globo, así como la presidencia del equipo Pumas de la Universidad Nacional Autónoma de México. Es presidente del Consejo de Administración de Sitios Latinoamérica, S.A.B. de C.V., además de ser integrante de los Consejos de Administración de diversas sociedades, entre las que destacan: Grupo Carso, S.A.B. de C.V., Grupo Financiero Inbursa, S.A.B. de C.V., Grupo Gigante, S.A.B. de C.V. y Grupo Kuo, S.A.B. de C.V. Actualmente es Director General de AMX Contenido, S.A. de C.V. y de Fundación Telmex Telcel, A.C.

Luis Roberto Frías Humphrey. Es Ingeniero Industrial por la Universidad Iberoamericana. Actualmente se desempeña como Director de Banca de Mayoreo de Banco Inbursa, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Inbursa. Es consejero en Inbursa Seguros de Caución y Fianzas, S.A., Grupo Financiero Inbursa, Operadora Inbursa de Fondos de Inversión, S.A. de C.V., Grupo Financiero Inbursa, Seguros Inbursa, S.A., Grupo Financiero Inbursa, SOFOM Inbursa, S.A. de C.V., SOFOM, E.R., Grupo Financiero Inbursa, STM Financial, S.A.P.I. de C.V, SOFOM, E.R., Grupo Financiero Inbursa.

Daniel Hajj Slim. Es Ingeniería Industrial por la Universidad Anáhuac. Actualmente trabaja en Radiomovil Dipsa, S.A. de C.V. (Telcel) en la Dirección de Estrategia Comercial y es miembro del consejo de administración de Sitios Latinoamérica, S.A.B. de C.V., GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V. y Euro TeleSites, AG.

Eduardo Joaquín Gallastegui Armella. Es Licenciado en Derecho por la Universidad Iberoamericana. Actualmente, y desde el 1 de septiembre de 2023, ocupa el cargo de Socio Director en la firma Gallastegui Abogados, S.C. (anteriormente denominada Gallastegui y Lozano, S.C.), puesto que igualmente desempeñó entre el 7 de agosto de 1985 y el 31 de enero de 2015. El 1 de febrero de 2015 se incorporó a la firma DLA Piper México S.C., ocupando el cargo de Socio

Director, mismo que desempeñó hasta el 31 de diciembre de 2021. Del 1 de enero de 2022 al 31 de agosto de 2023, permaneció en la citada firma DLA Piper México S.C., ocupando el cargo de Socio Director Emérito. A partir del 1 de septiembre, reasumió el cargo de Socio Director en la firma Gallastegui Abogados, S.C., mismo que desempeña hasta la fecha.

Previo a la formación de Gallastegui y Lozano, S.C., en el año de 1985, se desempeñó como socio de la firma Vázquez Pando, Celis Azuela y Asociados, S.C., entre los años de 1982 y 1985. Anteriormente, fungió como abogado asociado en la firma Noriega y Escobedo S.C., del año 1979 a 1982, después de haber desempeñado el cargo de Asesor Jurídico y posteriormente Director Jurídico Interino en Gillette de México, S.A. de C.V. A lo largo de toda su trayectoria como abogado practicante en el foro, el licenciado Gallastegui se ha dedicado a prestar servicios de consultoría jurídica a empresas nacionales e internacionales respecto de asuntos corporativos en general, comercio internacional, telecomunicaciones, transportes, competencia económica, financiamiento nacional e internacional, regulación farmacéutica e inversión extranjera.

Antes de obtener el título de licenciado en derecho, desempeñó el puesto de pasante en derecho, practicando derecho del trabajo en las modalidades consultiva y contenciosa, en la firma Basham, Ringe y Correa, S.C. Se desempeñó como titular de la cátedra de Derecho Constitucional en la Universidad Iberoamericana, A.C. desde el año 1979 hasta el año de 2018.

Hugo Rafael Gómez Díaz. Director General de Proyectos e Infraestructura de Ferromex. El Sr. Gómez cuenta con el título de Ingeniero en Mecánica Industrial, egresado del Instituto Tecnológico de Veracruz, posee una maestría en Administración de Negocios por la Universidad Cristóbal Colón y adicionalmente tiene un certificado de International Aluminium Smelting Process Course emitido por la Norwegian University of Science and Technology. A la fecha, mantiene el cargo de Director General de Proyectos e Infraestructura desde el 15 de julio de 2024, previo a este puesto fue responsable de la Dirección General de Operaciones desde septiembre 2015. También fue responsable de la Dirección de Transportes durante 3 años, y antes fue responsable de la Dirección de Operaciones en Ferrosur, durante 13 años. La trayectoria del Ingeniero Gómez está fundamentada con 15 años de experiencia en la producción de aluminio y productos manufacturados en la industria, empezando como ingeniero de procesos y concluyendo como Director de Operaciones de Planta.

Isaac Franklin Unkind. El Sr. Franklin Unkind es Ingeniero Industrial y de Sistemas, con Maestría en Administración de Empresas, por el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey (ITESM), con formación extracurricular, IPADE Business School, Harvard Business School, Wharton School of Business.

Se desempeña como director general de Américas Mining Corporation desde agosto de 2024. Fungió como Director General de Administración en Ferromex de mayo de 2020 a julio de 2024, anteriormente fungió como Director General Comercial a partir de enero de 2019, previamente se desempeñó como Director general de Fabricaciones Industriales Tumex de julio de 2015 a diciembre de 2018, también fungió como Director General de Finanzas y Administración en Ferromex de agosto de 2012 a junio de 2015; al igual fungió como Director General del Ferrocarril y Terminal del Valle de México de agosto 2009 a julio de 2012. El Sr. Franklin Unkind tiene más de 30 años de experiencia ocupando cargos de Director General en múltiples negocios y en varias industrias tales como operación de ferrocarriles, operación de terminales, construcción y desarrollo de infraestructura y en la fabricación de productos de acero y hormigón, así como también tiene experiencia como consultor de desarrollo urbano y transporte y finanzas corporativas.

Christian Lippert Helguera. El licenciado Lippert es abogado egresado con mención honorífica de la Universidad Anáhuac del Sur. Desde 1994 ha formado parte de Galicia Abogados, S.C. donde es Co-Managing Partner de Galicia y forma parte de los Comités Ejecutivo y de Compensación de la Firma además de ser socio del área de competencia económica y derecho corporativo. Anteriormente, colaboró como abogado internacional en el despacho Cleary, Gottlieb, Steen & Hamilton en la Ciudad de Nueva York, Estados Unidos de América. Actualmente ocupa el cargo de secretario del consejo de administración de GMéxico Transportes, S.A.B. C.V, Grupo Ferroviario Mexicano, S.A. de C.V. y Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V.

Facultades del Consejo de Administración

Nuestros estatutos establecen que las sesiones de nuestro consejo de administración serán válidamente convocadas y celebradas si la mayoría de los miembros se encuentran presentes. Los acuerdos adoptados en dichas sesiones serán válidos si se aprueban por una mayoría de los miembros del consejo de administración presentes en la sesión de que se trate, sin conflicto de intereses respecto de los asuntos que se traten. El presidente del Consejo de Administración tiene voto de calidad en caso de empate.

Para una descripción de las facultades del Consejo de Administración, ver la sección “Estatutos Sociales y Otros Convenios”.

Deberes de Diligencia y Lealtad

La LMV, asimismo, impone a los miembros del Consejo de Administración deberes de diligencia y lealtad. Para una mayor descripción de los deberes de diligencia y lealtad de nuestros consejeros, ver la sección “Estatutos Sociales y Otros Convenios”.

Comités del Consejo de Administración

Nuestro Consejo de Administración se auxilia por el Comité de Auditorías y Prácticas Societarias.

Comité de Auditoría y Prácticas Societarias

Conforme a la LMV, debemos tener un Comité de Auditoría y un Comité de Prácticas Societarias, que deben integrarse por un mínimo de tres consejeros, y exige que el presidente de dicho(s) comité(s) y la totalidad de sus miembros sean independientes. Actualmente y de conformidad con nuestros estatutos sociales y los acuerdos de nuestros accionistas, contamos con un comité que está encargado tanto de las funciones de auditoría, como de las de prácticas societarias.

El 29 de abril de 2025, mediante asamblea general ordinaria anual de accionistas de la Sociedad, se ratificaron a los señores Jaime Corredor Esnaola, Eduardo Joaquín Gallástegui Armella y Carlos Noriega Arias, como miembros del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias y se resolvió ratificar también al señor Francisco Jurado Martínez como secretario no miembro de dicho Comité. Todos los miembros del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias son independientes de conformidad con la LMV.

Las principales funciones del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias son:

1. Dar opinión al Consejo de Administración sobre los asuntos que le competan conforme a la LMV.
2. Solicitar la opinión de expertos independientes en los casos en que lo juzgue conveniente, para el adecuado desempeño de sus funciones o cuando conforme a la LMV o disposiciones de carácter general se requiera.
3. Convocar a Asambleas de Accionistas y hacer que se inserten en la orden del día de dichas asambleas los puntos que estimen pertinentes.
4. Apoyar al Consejo de Administración en la elaboración de los informes a que se refiere el Artículo 28 (veintiocho), fracción IV, incisos d) y e) de la LMV respecto de las principales políticas y criterios contables y de información, así como el informe sobre las operaciones y actividades en las que hubiera intervenido en ejercicio de sus facultades conforme a estos estatutos sociales y a la LMV.
5. Las demás establecidas por la LMV o que estén previstas por los estatutos sociales de la Emisora.
6. Evaluar el desempeño de la persona moral que proporcione los servicios de auditoría externa, así como analizar el dictamen, opiniones, reportes o informes que elabore y suscriba el auditor externo.
7. Discutir los estados financieros de la Emisora con las personas responsables de su elaboración y revisión, y con base en ello recomendar o no al Consejo de Administración su aprobación.
8. Informar al Consejo de Administración la situación que guarda el sistema de control interno y auditoría interna de la Emisora o de las personas morales que ésta controle, incluyendo las irregularidades que, en su caso, detecte.
9. Elaborar la opinión a que se refiere el Artículo 28 (veintiocho), fracción IV, inciso c) de la LMV respecto del contenido del informe presentado por el Director General y someterla a consideración del Consejo de Administración para su posterior presentación a la Asamblea de Accionistas, apoyándose, entre otros elementos, en el dictamen del auditor externo.
10. Apoyar al Consejo de Administración en la elaboración de los informes a que se refiere el Artículo 28 (veintiocho), fracción IV, incisos d) y e) de la LMV.
11. Vigilar que las operaciones a que hacen referencia los Artículos 28 (veintiocho), fracción III y 47 (cuarenta y siete) de la LMV, se lleven a cabo ajustándose a lo previsto en dichos preceptos, así como a las políticas derivadas de los mismos.
12. Solicitar la opinión de expertos independientes en los casos en que lo juzgue conveniente, para el adecuado desempeño de sus funciones o cuando así lo requieran las disposiciones de carácter general emitidas para el efecto.
13. Requerir a los directivos relevantes y demás empleados de la Emisora o de las personas morales que ésta

controle, reportes relativos a la elaboración de la información financiera y de cualquier otro tipo que estime necesaria para el ejercicio de sus funciones.

14. Investigar los posibles incumplimientos de los que tenga conocimiento a las operaciones, lineamientos y políticas de operación, sistema de control interno y auditoría interna y registro contable, ya sea de la propia Sociedad o de las personas morales que ésta controle, para lo cual deberá realizar un análisis de la documentación, registros y demás evidencias comprobatorias, en el grado y extensión que sean necesarios para efectuar dicha vigilancia.
15. Recibir observaciones formuladas por accionistas, consejeros, directivos relevantes, empleados y, en general, de cualquier tercero, respecto de los asuntos a que se refiere el inciso anterior, así como realizar las acciones que a su juicio resulten procedentes en relación con tales observaciones.
16. Solicitar reuniones periódicas con los directivos relevantes, así como la entrega de cualquier tipo de información relacionada con el control interno y auditoría interna de la Emisora o personas morales que ésta controle.
17. Informar al Consejo de Administración de las irregularidades importantes detectadas con motivo del ejercicio de sus funciones y, en su caso, de las acciones correctivas adoptadas o proponer las que deban aplicarse.
18. Convocar a Asambleas de Accionistas y solicitar que se inserten en el orden del día de dichas Asambleas los puntos que estimen pertinentes.
19. Vigilar que el Director General dé cumplimiento a los acuerdos de las Asambleas de Accionistas y del Consejo de Administración de la Emisora, conforme a las instrucciones que, en su caso, dicte la propia Asamblea o el referido Consejo.
20. Vigilar que se establezcan mecanismos y controles internos que permitan verificar que los actos y operaciones de la Emisora y de las personas morales que ésta controle, se apeguen a la normativa aplicable, así como implementar metodologías que posibiliten revisar el cumplimiento de lo anterior.

El Comité de Auditoría y Prácticas Societarias puede reunirse en cualquier momento. A fin de que las sesiones de este comité se celebren válidamente, se requerirá de la asistencia de por lo menos la mayoría de sus miembros, y sus decisiones serán válidas cuando sean adoptadas por al menos la mayoría de sus miembros. El presidente del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias tiene voto de calidad en caso de empate.

Funcionarios de Primer Nivel

A continuación, se listan los miembros de nuestra administración ejecutiva, su experiencia, incluyendo cargos y sus años de servicio:

<u>Ejecutivo</u>	<u>Cargo</u>	Años trabajando en el Grupo	Género
Alfredo Casar Pérez	Presidente Ejecutivo	25	Masculino
Fernando López Guerra Larrea	Director General	21	Masculino
Alberto Antonio Vergara Perrilliat	Director General de Administración	16	Masculino
Hugo Rafael Gómez Díaz	Director General de Infraestructura	21	Masculino
Francisco Jurado Martínez	Director Jurídico	26	Masculino
Claudia Abaunza Castillo	Directora de Finanzas	20	Femenino

El 18% de los funcionarios de primer nivel de GMXT son de género femenino y el 82% restante son de género masculino. A la fecha, la Emisora no cuenta con política o programa específico alguno que impulse la inclusión laboral sin distinción de sexo en la composición de sus órganos de gobierno y entre sus empleados.

Salvo por aquellas biografías incluidas en la sección anterior, a continuación, se describe información biográfica de cada uno de los miembros nuestra administración ejecutiva:

Alfredo Casar Pérez

Ver “Administración–Consejo de Administración.”

Fernando López Guerra Larrea

Ver “Administración–Consejo de Administración.”

Alberto Antonio Vergara Perrilliat

El Sr. Vergara es Ingeniero Industrial y de Sistemas por parte del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey y tiene una Maestría en Administración de Empresas por el IPADE. En junio de 2024 fue nombrado Director General de Administración después de haber ocupado los puestos de Director General de Planeación y Proyectos en noviembre de 2020; la Dirección de Planeación en enero de 2019 y la Dirección de Mercadotecnia desde octubre del 2015. Anteriormente se desempeñó como Subdirector de Ventas para los Segmentos de Energía, Minerales, Metales, Químicos y Fertilizantes desde septiembre del 2012, previo a ello fue Gerente de Mercadotecnia de septiembre 2009 a agosto 2012. De febrero de 1998 a agosto de 2009 desempeñó varios cargos en Transportación Ferroviaria Mexicana y en Grupo TMM.

Hugo Rafael Gómez Díaz

Ver “Administración–Consejo de Administración.”

Francisco Jurado Martínez

El Sr. Jurado es Licenciado en Derecho egresado de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), tiene un Postgrado en Derecho Mercantil por la Universidad Panamericana, un Seminario de “Products Liability: Comparative Approaches and Transnational Litigation” por la Universidad de Texas en Austin, una Maestría en Derecho de las Empresas por la Universidad Anáhuac Campus Sur, así como un curso de Compliance impartido por la Universidad Panamericana Campus Ciudad de México. Ha sido Director Jurídico de Ferromex desde el primero de octubre de 2006. De 1998 a 2006 fue Gerente Jurídico en Ferrosur, y de 1994 a 1998 desempeñó diversos cargos en Despachos de Abogado.

Claudia Abaunza Castillo

La Sra. Abaunza es Licenciada en Contaduría por la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) y cuenta con una maestría en Dirección de Empresas por el Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM). Fue nombrada Directora de Finanzas de Ferromex en octubre de 2017, anteriormente fue Subdirector de Contraloría de Ferromex desde el año 2008; dentro de su Trayectoria profesional se desempeñó en el área de Auditoría en Deloitte por 10 años.

Salvo por lo dispuesto anteriormente, no existen potenciales conflictos materiales de interés entre los deberes de los ejecutivos clave y sus intereses privados. Nuestros ejecutivos clave pueden ser contactados en nuestras oficinas corporativas principales. Ver la sección “Resumen Ejecutivo – Información de la Compañía”.

Compensaciones

La compensación a nuestros consejeros y miembros de los Comités se determina por la asamblea general ordinaria de accionistas.

En la asamblea general ordinaria anual de accionistas de fecha 29 de abril de 2025 se acordó que la contraprestación a los miembros del Consejo de Administración fuera la cantidad bruta de \$200,000.00 (Doscientos mil pesos 00/100 moneda nacional), por cada Sesión del Consejo a la que asistan, con cargo a gastos generales del ejercicio. Asimismo, se acordó que la contraprestación a los miembros del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias sea en la cantidad bruta de \$80,000.00 (ochenta mil pesos 00/100 moneda nacional), por cada Sesión del Comité a la que asistan, con cargo a gastos generales del ejercicio. Adicionalmente, únicamente a los miembros del Consejo de Administración, los emolumentos pagados incluirán un pago en especie por la cantidad de 5,000 (cinco mil) acciones representativas del capital social de la Sociedad a cada miembro por cada sesión a la que asistan. En caso de cualquier consejero asista a la totalidad de las sesiones del Consejo de Administración, se entregará a dicho consejero un pago adicional de 10,000 (diez mil) acciones representativas del capital social de la Sociedad.

Código de ética

Se cuenta con un código de ética aplicable para todos los colaboradores de GMXT, así como otro código para clientes, proveedores, contratistas y consultores. Estos códigos hacen énfasis sobre el cumplimiento de valores éticos tales como honestidad, respeto y responsabilidad. También se cuenta con una línea de denuncia, la cual para asegurar la privacidad y confidencialidad, se lleva de manera independiente y es administrada por un consultor externo. Las denuncias recibidas son turnadas tanto al Comité de Ética como a su similar de Grupo México.

Consejeros de la empresa [Sinopsis]

Independientes [Miembro]

Larrea Mota Velasco Germán				
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)		
Hombre		Propietario		
Participa en comités [Sinopsis]				
Auditoría		Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación
No		No		No
Otros				
No Aplica				
Designación [Sinopsis]				
Fecha de designación		Tipo de asamblea		
2025-04-20		AGOA		
Período por el cual fueron electos	Cargo		Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
2025	Presidente		No Aplica	2.05
Información adicional				
No Aplica				

Casar Pérez Alfredo				
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)		
Hombre		Propietario		
Participa en comités [Sinopsis]				
Auditoría		Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación
No		No		No
Otros				
No Aplica				
Designación [Sinopsis]				
Fecha de designación		Tipo de asamblea		
2025-04-20		AGOA		
Período por el cual fueron electos	Cargo		Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
2025	Consejero Propietario		26	0
Información adicional				
No Aplica				

López Guerra Larrea Fernando		
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)
Hombre		Propietario
Participa en comités [Sinopsis]		
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación
No	No	No
Otros		
No Aplica		
Designación [Sinopsis]		

Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2025-04-20		AGOA	
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
2025	Consejero Propietario	22	0
Información adicional			
No Aplica			

Noriega Arias Carlos			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría		Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación
Si		Si	No
Otros			
No Aplica			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2025-04-20		AGOA	
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
2025	Consejero Independiente	No Aplica	0
Información adicional			
No Aplica			

Corredor Esnaola Jaime			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación
Si	Si	No	
Otros			
No Aplica			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación	Tipo de asamblea		
2025-04-20	AGOA		
Período por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
2025	Consejero Independiente	No Aplica	0
Información adicional			
No Aplica			

Slim Seade Roberto			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación
No	No		No
Otros			
No Aplica			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación	Tipo de asamblea		
2025-04-20	AGOA		
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
2025	Consejero Propietario	No Aplica	0
Información adicional			
No Aplica			

Elías Ayub Arturo			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	

Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación
No	No		No
Otros			
No Aplica			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación	Tipo de asamblea		
2025-04-20	AGOA		
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
2025	Consejero Propietario	No Aplica	0
Información adicional			
No Aplica			

Frías Humphrey Luis Roberto			
Sexo	Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)		
Hombre	Suplente		
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación
No	No		No
Otros			
No Aplica			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación	Tipo de asamblea		
2025-04-20	AGOA		
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
2025	Consejero Suplente	No Aplica	0
Información adicional			
No Aplica			

Hajj Slim Daniel			
Sexo	Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)		
Hombre	Suplente		
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación
No	No		No
Otros			
No Aplica			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación	Tipo de asamblea		
2025-04-20	AGOA		
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
2025	Consejero Suplente	No Aplica	0
Información adicional			
No Aplica			

Gallástegui Armella Eduardo Joaquín			
Sexo	Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)		
Hombre	Propietario		
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación
Si	Si		No
Otros			
No Aplica			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación	Tipo de asamblea		
2025-04-20	AGOA		
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
2025	Consejero Independiente	No Aplica	0
Información adicional			

No Aplica

Gómez Díaz Hugo Rafael

Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)					
Hombre		Propietario					
Participa en comités [Sinopsis]							
Auditoría		Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación			
No		No		No			
Otros							
No Aplica							
Designación [Sinopsis]							
Fecha de designación			Tipo de asamblea				
2025-04-20			AGOA				
Periodo por el cual fueron electos		Cargo		Tiempo laborando en la Emisora (años)		Participación accionaria (en %)	
2025		Consejero Propietario		22		0	
Información adicional							
No Aplica							

Franklin Unkind Isaac

Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación
No	No		No
Otros			
No Aplica			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación	Tipo de asamblea		
2025-04-20	AGOA		
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
2025	Consejero Propietario	14	0
Información adicional			
No Aplica			

Directivos relevantes [Miembro]

Casar Pérez Alfredo

Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)					
Hombre		Propietario					
Participa en comités [Sinopsis]							
Auditoría		Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación			
No		No		No			
Otros							
No Aplica							
Designación [Sinopsis]							
Fecha de designación			Tipo de asamblea				
2025-04-20			AGOA				
Periodo por el cual fueron electos		Cargo		Tiempo laborando en la Emisora (años)		Participación accionaria (en %)	
No aplica		Presidente Ejecutivo		26		0	
Información adicional							
No Aplica							

López Guerra Larrea Fernando

Sexo	Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)
Hombre	Propietario
Participa en comités [Sinopsis]	

Auditoría		Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación	
No		No		No	
Otros					
No Aplica					
Designación [Sinopsis]					
Fecha de designación		Tipo de asamblea			
2025-04-20		AGOA			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo		Tiempo laborando en la Emisora (años)		Participación accionaria (en %)
No aplica	Director General		22		0
Información adicional					
No Aplica					

Vergara Perrilliat Alberto Antonio							
Sexo			Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)				
Hombre			Propietario				
Participa en comités [Sinopsis]							
Auditoría		Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación			
No		No		No			
Otros							
No Aplica							
Designación [Sinopsis]							
Fecha de designación		Tipo de asamblea					
2025-04-20		AGOA					
Período por el cual fueron electos		Cargo		Tiempo laborando en la Emisora (años)		Participación accionaria (en %)	
No aplica		Director General de Administración		16		0	
Información adicional							
No Aplica							

Gómez Díaz Hugo Rafael							
Sexo			Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)				
Hombre			Propietario				
Participa en comités [Sinopsis]							
Auditoría		Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación			
No		No		No			
Otros							
No Aplica							
Designación [Sinopsis]							
Fecha de designación		Tipo de asamblea					
2025-04-20		AGOA					
Periodo por el cual fueron electos		Cargo		Tiempo laborando en la Emisora (años)		Participación accionaria (en %)	
No aplica		Director General de Operaciones		22		0	
Información adicional							
No Aplica							

Jurado Martínez Francisco				
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)		
Hombre		Propietario		
Participa en comités [Sinopsis]				
Auditoría	Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación	
No	No		No	
Otros				
No Aplica				
Designación [Sinopsis]				
Fecha de designación	Tipo de asamblea			
2025-04-20	AGOA			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)		Participación accionaria (en %)
No aplica	Director Jurídico	27		0
Información adicional				

No Aplica

Abaunza Castillo Claudia

Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)					
Mujer		Propietario					
Participa en comités [Sinopsis]							
Auditoría		Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación			
No		No		No			
Otros							
No Aplica							
Designación [Sinopsis]							
Fecha de designación		Tipo de asamblea					
2025-04-20		AGOA					
Periodo por el cual fueron electos		Cargo		Tiempo laborando en la Emisora (años)		Participación accionaria (en %)	
No aplica		Directora de Finanzas		21		0	
Información adicional							
No Aplica							

Porcentaje total de hombres como directivos relevantes: 82

Porcentaje total de mujeres como directivos relevantes: 18

Porcentaje total de hombres como consejeros: 100

Porcentaje total de mujeres como consejeros: 0

Cuenta con programa o política de inclusión laboral: No

Accionistas de la empresa [Sinopsis]

Accionistas que ejerzan influencia significativa [Miembro]

Larrea Mota Velasco Germán	
Participación accionaria (en %)	2.05
Información adicional	

Accionistas que ejerzan control o poder de mando[Miembro]

Larrea Mota Velasco Germán	
Participación accionaria (en %)	2.05
Información adicional	

Estatutos sociales y otros convenios:

Descripción general

Somos una sociedad anónima bursátil de capital variable, constituida conforme a las leyes de México. Somos una controladora de acciones. Una copia de nuestros estatutos sociales ha sido presentada ante la CNBV y ante la BMV y dicha copia se encuentra disponible para consulta en la siguiente página de Internet www.gmxt.mx Nuestra dirección es la siguiente: Bosque de Ciruelos No. 99, colonia Bosques de las Lomas, código postal 11700, Alcaldía Miguel Hidalgo, Ciudad de México. Nuestro teléfono es +52(55)5246-3700.

Capital Social

En virtud de que somos una sociedad anónima bursátil de capital variable, nuestro capital social debe estar integrado por una parte fija y puede integrarse por una parte variable. A la fecha de este reporte nuestro capital social emitido y en circulación consiste en 4,369,940,022 acciones, ordinarias, sin expresión de valor nominal, serie única, de las cuales 540,000 son representativas de la porción fija de nuestro capital social y 4,369,400,022 son representativas de la porción variable de nuestro capital social. Nuestras Acciones pueden emitirse a favor de, pagarse por y ser propiedad de inversionistas mexicanos o extranjeros, sujeto a restricciones de ley. Nuestros estatutos sociales nos permiten emitir series adicionales de acciones de nuestro capital social con derechos de voto limitado, restringido o sin derecho de voto.

Derechos de Voto y Asambleas de Accionistas

Nuestras acciones tienen pleno derecho de voto y cada acción da derecho al titular a un voto en cualquier asamblea general de accionistas.

De conformidad con nuestros estatutos vigentes, podemos celebrar dos tipos de Asambleas Generales, ordinarias y extraordinarias. Las Asambleas Generales Ordinarias de Accionistas son aquellas convocadas para discutir cualquier asunto que no esté reservado a las Asambleas Generales Extraordinarias de Accionistas. Las Asambleas Generales Ordinarias, que deberán reunirse por lo menos una vez al año dentro de los cuatro meses siguientes a la terminación de cada ejercicio social y serán aquéllas que tengan por objeto conocer de cualesquiera de los asuntos mencionados en el artículo 181 de la LGSM; para aprobar las operaciones que pretenda llevar a cabo la Sociedad o las personas morales que ésta controle, cuando representen el 20% o más de nuestros activos consolidados durante un ejercicio social.

Las Asambleas Extraordinarias, mismas que podrán reunirse en cualquier momento, serán aquéllas que tengan por objeto (i) conocer cualesquiera de los asuntos indicados en el artículo 182 de la LGSM, en todo momento tomando en cuenta el informe del respectivo comité de la Emisora (ii) conocer, y en su caso aprobar la cancelación de la inscripción de nuestras acciones en el Registro Nacional de Valores; (iii) las convocadas en relación con aumentos de capital en términos del artículo 53 de la LMV; y (iv) las convocadas para los demás asuntos para los que la legislación aplicable y/o los presentes estatutos sociales requieran quórum especial.

Las Asambleas de Accionistas serán convocadas en cualquier momento por nuestro Consejo de Administración, por el Presidente de nuestro Consejo de Administración o por nuestro Comité de Auditoría y Prácticas Societarias, así como por el 25% de nuestros Consejeros o por el Secretario de nuestro Consejo de Administración. Nuestros accionistas titulares de acciones con derecho a voto, por cada 10% del capital social, incluso en forma limitada o restringida, podrán solicitar

al Consejo de Administración o al Comité de Auditoría y Prácticas Societarias, en cualquier momento, que se convoque a una Asamblea General de Accionistas.

La convocatoria para las Asambleas se hará por medio de la publicación de un aviso en el sistema electrónico establecido por la Secretaría de Economía, o en caso de no existir dicho sistema, en el Diario Oficial de la Federación, o en un periódico de los de mayor circulación den la Ciudad de México, siempre con una anticipación de al menos 15 (quince) días naturales a la fecha señalada para la Asamblea.

La publicación deberá realizarse con una anticipación de al menos 15 días naturales a la fecha señalada para la Asamblea. La convocatoria correspondiente deberá (i) contener el Orden del Día, (ii) contener la fecha, lugar y hora, en que deba celebrarse, y (iii) estar suscrita por la persona o personas que la hagan. La información y los documentos relacionados con cada uno de los puntos establecidos en la Orden del Día estarán disponibles para los accionistas (en las oficinas de la Emisora), desde el momento en que se publique la convocatoria correspondiente.

Quórum y Votaciones

Para que una Asamblea General Ordinaria se considere legalmente instalada en virtud de primera convocatoria, deberá estar representado, por lo menos la mitad de nuestro capital social. En caso de segunda o ulterior convocatoria, la Asamblea General Ordinaria se considerará legalmente instalada cualquiera que sea el número de acciones representadas.

Para que las resoluciones de la Asamblea General Ordinaria sean válidas, deberán tomarse siempre, por lo menos, por la mayoría de los votos presentes.

Para que una Asamblea General Extraordinaria se considere legalmente instalada en virtud de primera convocatoria, deberá estar representado, por lo menos, el 75% de nuestro capital social. En caso de segunda o ulterior convocatoria, para que la Asamblea General Extraordinaria se considere legalmente instalada, deberá estar representado, por lo menos, por la mitad de nuestro capital social.

Para que las resoluciones de la Asamblea General Extraordinaria sean válidas, deberán tomarse siempre por el voto favorable del número de acciones que representen, por lo menos, el 50% de nuestro capital social.

Los accionistas titulares de acciones con derecho a voto (incluso limitado o restringido), que representen en lo individual o en conjunto cuando menos cada 10% del capital social (de manera individual o conjunta), podrán solicitar que se aplase la votación de cualquier asunto respecto del cual no se consideren suficientemente informados.

Los titulares en lo individual o en conjunto de cuando menos el 20% de las acciones en circulación con derecho a voto podrán oponerse judicialmente a las resoluciones que se hubieren tomado en una asamblea general de accionistas, respecto de las cuales tengan derecho a voto.

Los titulares de acciones que representen en lo individual o en conjunto el 5% o más del capital social, podrán ejercer directamente la acción por responsabilidad civil (para nuestro beneficio y no para beneficio del demandante), contra los administradores de la Sociedad, en términos del Artículo 38 fracción II de la LMV, siempre que se satisfagan los

requisitos establecidos en el Artículo 163 de la LGSM. Las acciones para exigir esta responsabilidad prescribirán en cinco años.

Dividendos y Distribuciones

No se podrán decretar distribuciones de utilidades sin que previamente la Asamblea General de Accionistas apruebe los estados financieros que las arrojen y después de deducidas las cantidades que corresponden a (i) el impuesto sobre la renta, (ii) la participación de los trabajadores en las utilidades, y (iii) la amortización de pérdidas de ejercicios anteriores.

Asimismo, respecto de las utilidades decretadas:

- . Se separará un 5% para formar la reserva legal hasta que ésta ascienda al 20% de nuestro capital social.
- . Se separará la cantidad que acuerde la Asamblea General de Accionistas para la formación de uno o varios fondos de previsión, reinversión, amortización o de reservas, incluyendo las cantidades que sean aplicadas a la creación o incremento del monto para adquisición de acciones propias a que se refiere el Artículo 56 de la LMV.
- . El resto se aplicará en la forma que resuelva la Asamblea Ordinaria de Accionistas o se distribuirá entre los Accionistas en proporción al número de sus acciones si estuvieren totalmente pagadas, o de lo contrario al importe pagado de ellas.

Los pagos de dividendos serán llevados a cabo en los días hábiles y lugares que determine la Asamblea Ordinaria de Accionistas o bien el Consejo de Administración si dicho órgano fue facultado para ello por la Asamblea de Accionistas. El pago de dividendos será dado a conocer mediante avisos publicados en un diario de amplia circulación en nuestro domicilio social.

Todos aquellos dividendos que no sean cobrados dentro de un plazo de 5 años contados a partir de la fecha en que hayan sido exigibles, se entenderán renunciados y prescritos a nuestro favor.

Nombramiento de consejeros.

La designación o elección de los miembros del Consejo de Administración corresponde a la Asamblea General Ordinaria de Accionistas por mayoría simple de votos. El Consejo de Administración se integrará por un número mínimo de 5 (cinco) consejeros y un número máximo de 21 (veintiún) consejeros, de los cuales cuando menos el 25% (veinticinco por ciento) deberán ser independientes, según lo califique la propia Asamblea que los designe o ratifique, en términos de la LMV. La Asamblea podrá designar por cada consejero propietario, a su respectivo suplente. Los consejeros suplentes de los consejeros independientes deberán tener ese mismo carácter.

Los titulares de acciones con derecho a voto, incluso limitado o restringido, que en lo individual o en conjunto representen cuando menos 10% del capital social de la Emisora, tendrán derecho a designar en Asamblea General de Accionistas a un miembro propietario del Consejo de Administración y, en su caso, a su respectivo suplente, así como de revocar el nombramiento del propietario o suplente que previamente haya efectuado. Dichos consejeros sólo podrán ser revocados por los demás accionistas, cuando a su vez se revoque el nombramiento de todos los demás consejeros. Asimismo, lo anterior será válido a menos que la remoción obedezca a una causa justificada de acuerdo con lo establecido en la LMV.

Facultades del Consejo de Administración

La administración de la Compañía está conferida al Consejo de Administración y al Director General. El Consejo de Administración establece los lineamientos y estrategia general para la conducción de nuestro negocio y supervisa el cumplimiento de estos.

De conformidad con la LMV y nuestros estatutos sociales, el Consejo de Administración tendrá las siguientes facultades:

- I. Establecer las estrategias generales para la conducción del negocio de la Emisora y personas morales que ésta controle.
- II. Vigilar la gestión y conducción de la Emisora y de las personas morales que ésta controle, considerando la relevancia que tengan estas últimas en la situación financiera, administrativa y jurídica de la Emisora, así como el desempeño de los directivos relevantes.
- III. Aprobar, con la previa opinión del comité que sea competente:
 - a. Las políticas y lineamientos para el uso o goce de los bienes que integren el patrimonio de la Emisora y de las personas morales que ésta controle, por parte de personas relacionadas.
 - b. Las operaciones, cada una en lo individual, con personas relacionadas, que pretenda celebrar la Emisora o las personas morales que ésta controle.

No requerirán aprobación del Consejo de Administración, las operaciones que a continuación se señalan, siempre que se apeguen a las políticas y lineamientos que al efecto apruebe el Consejo:

- . Las operaciones que en razón de su cuantía carezcan de relevancia para la Emisora o personas morales que ésta controle.
- . Las operaciones que se realicen entre la Emisora y las personas morales que ésta controle o en las que tenga una influencia significativa o entre cualquiera de éstas, siempre que: i) sean del giro ordinario o habitual del negocio, o ii) se consideren hechas a precios de mercado o soportadas en valuaciones realizadas por agentes externos especialistas.
- . Las operaciones que se realicen con consejeros, miembros de comités, funcionarios o empleados, siempre que se lleven a cabo en las mismas condiciones que con cualquier cliente o como resultado de prestaciones laborales de carácter general.
 - c. Las operaciones que se ejecuten, ya sea simultánea o sucesivamente, que por sus características puedan considerarse como una sola operación y que pretendan llevarse a cabo por la Emisora o las personas morales que ésta controle, en el lapso de un ejercicio social, cuando sean inusuales o no recurrentes, o bien, su importe represente, con base en cifras correspondientes al cierre del trimestre inmediato anterior en cualquiera de los supuestos siguientes: 1) la adquisición o enajenación de bienes con valor igual o superior al 5% de los activos consolidados de la Emisora; 2) el otorgamiento de garantías o la asunción de pasivos por un monto total igual o superior al 5% de los activos consolidados de la Emisora. Quedan exceptuadas las inversiones en valores de deuda o en instrumentos bancarios, siempre que se realicen conforme a las políticas que al efecto apruebe el propio Consejo.
 - d. El nombramiento, elección y, en su caso, destitución del Director General de la Emisora y su retribución integral, así como las políticas para la designación y retribución integral de los demás directivos relevantes.

- e. Las políticas para el otorgamiento de mutuos, préstamos o cualquier tipo de créditos o garantías a personas relacionadas.
- f. Las dispensas para que un consejero, directivo relevante o persona con poder de mando, aproveche oportunidades de negocio para sí o en favor de terceros, que correspondan a la Emisora o a las personas morales que ésta controle o en las que tenga una influencia significativa. Las dispensas por transacciones cuyo importe sea menor al mencionado en el inciso c) anterior, podrán delegarse en el comité de la Emisora encargado de las funciones en materia de Auditoría y Prácticas Societarias.
- g. Los lineamientos en materia de control interno y auditoría interna de la Emisora y de las personas morales que ésta controle.
- h. Las políticas contables de la Emisora, ajustándose a los principios de contabilidad reconocidos o expedidos por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores mediante disposiciones de carácter general.
- i. Los estados financieros de la Emisora.
- j. La contratación de la persona moral que proporcione los servicios de auditoría externa y, en su caso, de servicios adicionales o complementarios a los de auditoría externa.

Cuando las determinaciones del Consejo de Administración no sean acordes con las opiniones que le proporcione el Comité correspondiente, el citado Comité deberá instruir al Director General a revelar tal circunstancia al público inversionista, a través de la bolsa de valores en que coticen las acciones de la Emisora o los títulos de crédito que las representen, ajustándose a los términos y condiciones que dicha bolsa establezca en su reglamento interior.

IV. Presentar a la Asamblea General de Accionistas que se celebre con motivo del cierre del ejercicio social:

- a. Los informes a que se refiere el artículo 43 (cuarenta y tres) de la LMV.
- b. El informe que el Director General elabore conforme a lo señalado en el artículo 44, fracción XI de la LMV, acompañado del dictamen del auditor externo.
- c. La opinión del Consejo de Administración sobre el contenido del informe del Director General a que se refiere el inciso anterior.
- d. El informe a que se refiere el artículo 172, inciso b) de la LGSM en el que se contengan las principales políticas y criterios contables y de información seguidos en la preparación de la información financiera.
- e. El informe sobre las operaciones y actividades en las que hubiere intervenido.

- V. Dar seguimiento a los principales riesgos a los que está expuesta la Emisora y personas morales que ésta controle, identificados con base en la información presentada por los Comités, el Director General y la persona moral que proporcione los servicios de auditoría externa, así como a los sistemas de contabilidad, control interno y auditoría

interna, registro, archivo o información, de éstas y aquella, lo que podrá llevar a cabo por conducto del Comité que ejerza las funciones en materia de Auditoría.

- VI. Aprobar las políticas de información y comunicación con los Accionistas y el mercado, así como con los consejeros y directivos relevantes, para dar cumplimiento a lo previsto en la LMV.
- VII. Determinar las acciones que correspondan a fin de subsanar las irregularidades que sean de su conocimiento e implementar las medidas correctivas correspondientes.
- VIII. Establecer los términos y condiciones a los que se ajustará el Director General en el ejercicio de sus facultades de actos de dominio.
- IX. Ordenar al Director General la revelación al público de los eventos relevantes de que tenga conocimiento. Lo anterior, sin perjuicio de la obligación del Director General a que hace referencia el artículo 44 (cuarenta y cuatro), fracción V de la LMV.
- X. Las demás que la Ley establezca o se prevean en estos estatutos sociales.

Resoluciones del Consejo de Administración

En las Sesiones del Consejo de Administración cada Consejero Propietario tendrá derecho a un voto. Los consejeros Suplentes, únicamente tendrán derecho a votar cuando asistan y actúen en ausencia de los Consejeros Propietarios que sustituyan respectivamente. Se requerirá la asistencia de una mayoría de consejeros con derecho a voto para que una Sesión del Consejo de Administración quede legalmente instalada. Las decisiones del Consejo de Administración serán válidas cuando se tomen, por lo menos, por la mayoría de los consejeros con derecho a voto que estén presentes en la Sesión legalmente instalada de que se trate. En caso de empate, el Presidente decidirá con voto de calidad.

Los consejeros estarán obligados a abstenerse expresamente de participar en la deliberación y votación de cualquier asunto que implique para ellos un conflicto de interés y deberán informar de ello al Presidente y Secretario del Consejo de Administración. Asimismo, deberán mantener absoluta confidencialidad respecto de todos aquellos actos, hechos o acontecimientos que no se hayan hecho del conocimiento público, así como de toda deliberación que se lleve a cabo en sesión del Consejo.

Las actas correspondientes a las Sesiones del Consejo de Administración deberán ser firmadas por el Presidente y el Secretario de la Junta de que se trate, pudiendo estos últimos certificar la concurrencia de los miembros del Consejo que asistan a la sesión correspondiente. Asimismo, el presidente o el secretario de cada sesión podrán solicitar la protocolización total o parcial de las actas correspondientes a las sesiones y podrán expedir las certificaciones que sean necesarias respecto de las actas o acuerdos correspondientes, así como dar cualquier aviso y notificación que correspondan a cualquier tercero, incluyendo cualquier autoridad o registro público o privado y podrán efectuar las publicaciones y actualizaciones que se requieran para dar cumplimiento a las resoluciones acordadas en la sesión y a las disposiciones legales vigentes y aplicables.

Comités del Consejo de Administración

Además del Consejo de Administración, la Sociedad podrá y deberá, en su caso, con apego a lo dispuesto en la Ley del Mercado de Valores y demás ordenamientos aplicables, contar con órganos intermedios de Administración, a los cuales se les denominará comités.

Los comités funcionarán invariablemente cómo órganos colegiados.

El Consejo de Administración para el desempeño de sus funciones, en materia de vigilancia, contará con el auxilio del comité que desarrolle las actividades en materia de Auditoría y Prácticas Societarias. Dicho Comité estará integrado por consejeros independientes y por un mínimo de 3 (tres) miembros designados por el propio Consejo de Administración. Dicho Comité de la Sociedad tendrá dentro de su cargo el desarrollo de las actividades que han sido descritas el apartado “*Comité de Auditoría y Prácticas Societarias*”

Deber de Diligencia y Deber de Lealtad

La LMV impone los deberes de diligencia y de lealtad a los consejeros.

El deber de diligencia generalmente requiere que los consejeros obtengan suficiente información y estén debidamente preparados para actuar en nuestro beneficio. El deber de diligencia se da por cumplido, principalmente, (i) cuando un consejero solicita y obtiene de nuestra parte toda la información necesaria para tomar una decisión, (ii) obteniendo información de terceros; (iii) requiriendo la presencia de, y la información de, nuestros funcionarios en tanto sean necesario para tomar decisiones, y (iv) asistiendo a las sesiones del consejo y revelando la información relevante en su poder. La omisión de actuar en cumplimiento del deber de diligencia por parte de un consejero provoca que el consejero sea responsable de manera solidaria, junto con otros consejeros responsables, por daños y perjuicios que nos causen o a nuestras Subsidiarias. Una indemnización por demandas relacionadas con el incumplimiento al deber de diligencia de los consejeros ha sido incorporada en nuestros estatutos sociales. Además, contamos con un seguro de protección a los consejeros en caso de incumplimientos de su deber de diligencia.

El deber de lealtad consiste, principalmente, en la obligación de mantener la confidencialidad de la información recibida en relación con el desempeño de las responsabilidades del consejero, de abstenerse de discutir o votar en asuntos donde el consejero tenga un conflicto de interés y abstenerse de tomar ventaja de oportunidades corporativas resultantes de sus acciones como consejero. Adicionalmente, el deber de lealtad se incumple si un accionista o grupo de accionistas se ve favorecido deliberadamente.

El deber de lealtad también se incumple si el consejero usa activos de la sociedad o aprueba el uso de activos de la sociedad en contravención con nuestras políticas, revela información falsa o engañosa, ordena, o hace que no se registre cualquier transacción en nuestros últimos registros, que pudiera afectar nuestros estados financieros, o evita que información relevante no sea revelada o sea modificada.

La violación al deber de lealtad sujeta a dicho consejero a responsabilidad de manera solidaria junto con todos los consejeros que lo incumplan, por los daños y perjuicios que nos causen y a las personas bajo nuestro control. La responsabilidad también podrá surgir si resultan daños y perjuicios de los beneficios obtenidos por los consejeros o terceros, como resultado de las actividades realizadas por dichos consejeros.

Las demandas por el incumplimiento al deber de diligencia o al deber de lealtad, sólo pueden ser interpuestas en nuestro beneficio, y no en beneficio del demandante, y sólo podrán ser interpuestas por nosotros, por los accionistas o por los grupos de accionistas que representen por lo menos el 5% de las Acciones en circulación.

A manera de exclusión de responsabilidad para los consejeros, la LMV señala que la responsabilidad antes descrita no podrá ser exigible si el consejero actuó de buena fe y si (i) cumplió con las leyes y estatutos sociales, (ii) la decisión fue tomada con base en la información proporcionada por los funcionarios, auditores externos o expertos externos, cuya capacidad y credibilidad no son objeto de duda razonable, y (iii) el consejero seleccionó la alternativa más adecuada de buena fe y cualquier efecto negativo de dicha decisión no era razonablemente previsible, con base en la información disponible. Las cortes mexicanas no han interpretado dichas disposiciones, y, por lo tanto, la aplicabilidad y ejecución de esta excepción permanece incierta.

De conformidad con la LMV y nuestros estatutos sociales, el director general y nuestros directivos principales deben actuar en nuestro beneficio y no en el beneficio de cualquier accionista o grupo de accionistas. Además, nuestro Director General debe presentar nuestras principales estrategias de negocios y las de las sociedades bajo nuestro control al Consejo de Administración para su aprobación, dar cumplimiento a los acuerdos de las Asambleas de Accionistas y del Consejo de Administración, presentar propuestas para el control interno al Comité de Auditoría y Prácticas Societarias, suscribir la información relevante de la sociedad, junto con los directivos relevantes encargados de su preparación, Difundir información relevante al público y mantener sistemas de contabilidad y registro, así como mecanismos de control interno adecuados, preparar y presentar al consejo los estados financieros anuales e implementar los mecanismos de control interno.

Cambios a Nuestro Capital Social

El capital variable de la Emisora podrá aumentarse o disminuirse, con la única formalidad de que los aumentos o disminuciones sean acordados en Asamblea General Ordinaria de Accionistas y que se protocolice dicha acta ante un notario público, sin que sea necesaria la reforma de nuestros estatutos sociales, ni la inscripción del testimonio de la escritura respectiva en el Registro Público de Comercio correspondiente.

Nuestro capital mínimo fijo no podrá aumentarse o disminuirse si ello no es acordado por la Asamblea General Extraordinaria de Accionistas y se reforman consecuentemente nuestros estatutos sociales. En caso de disminución se deberá dar cumplimiento a lo dispuesto por el Artículo 9 de la LGSM, si la reducción de capital se hiciese para reembolsar sus aportaciones a los accionistas o liberarlos de la obligación de efectuar exhibiciones de su valor de suscripción aún no pagadas.

Todo aumento o disminución de nuestro capital social deberá inscribirse en nuestro libro de variaciones de capital. No podrán decretarse incrementos a nuestro capital social si no se encuentran íntegramente suscritas y pagadas todas las acciones emitidas con anterioridad. En el caso de aumento de capital como resultado de la capitalización de primas sobre acciones, de utilidades retenidas, de reservas o de cualesquier otras cuentas del capital contable, los accionistas participarán del aumento en proporción al número de sus acciones. En virtud de que los títulos de las acciones de la Emisora no contienen expresión de valor nominal, no será necesario que se emitan nuevos títulos en estos casos. En el

caso de reducción a nuestro capital social mediante reembolso, el importe de este quedará a disposición de nuestros accionistas a quienes corresponda, sin que se devenguen intereses sobre tal reembolso.

Podremos emitir acciones no suscritas, las cuales se conservarán en nuestra tesorería para ser entregadas en la medida que se realice su suscripción.

Asimismo, podremos contar o emitir acciones no suscritas para su colocación entre el público inversionista, siempre que se mantengan en tesorería y se cumplan las condiciones previstas en el Artículo 53 de la LMV. Para efectos de lo previsto anteriormente, no será aplicable el Artículo 132 de la LGSM.

Amortización

Nuestros estatutos sociales permiten que amorticemos acciones con utilidades repartibles sin que se disminuya nuestro capital social. La Asamblea General Extraordinaria de Accionistas que acuerde la amortización, además de observar en lo señalado en el Artículo 136 de la LGSM, observará las siguientes reglas particulares:

- I. La Asamblea podrá acordar amortizar acciones en forma proporcional a todos nuestros accionistas, de tal forma que después de la amortización estos mantengan los mismos porcentajes respecto del total de nuestro capital social que hubieren presentado previa la amortización, sin que sea necesario cancelar títulos de acciones en virtud de que éstos no contienen expresión de valor nominal y sin que sea necesario que la designación de las acciones a ser amortizadas se realice mediante sorteo, no obstante que la Asamblea hubiere fijado un precio determinado.
- II. En el caso de que la Asamblea acuerde que la amortización de acciones se realice mediante su adquisición en bolsa, la propia Asamblea o, en su caso, el Consejo de Administración, aprobará el sistema para el retiro de acciones, el número de acciones que serán amortizadas y la persona que se designe como intermediario o agente comprador en bolsa.
- III. Salvo por lo previsto en el segundo inciso anterior, y en el caso de que la Asamblea hubiere fijado un precio determinado para la amortización, las acciones a ser amortizadas se designarán en todo caso mediante sorteo ante Fedatario Público, en el concepto de que el sorteo referido se deberá realizar en todo caso por separado respecto de cada una de las Series que integren el capital social, de tal forma que se amorticen acciones de todas las Series en forma proporcional, para que éstas representen después de la amortización el mismo porcentaje respecto del total del capital social que hubieren representado previa la amortización. Los títulos de las acciones amortizadas en el caso a que se refiere este inciso tercero quedarán nulificados.

Disolución o Liquidación

La Compañía se disolverá en los casos previstos por el artículo 229 de la LGSM o por acuerdo adoptado en una Asamblea General Extraordinaria de Accionistas. Una vez disuelta la Emisora, se pondrá en estado de liquidación, para ello se nombrará a un liquidador en una Asamblea General Extraordinaria de Accionistas para concluir los asuntos de la Emisora. Todas las acciones pagadas y en circulación del capital social tendrán derecho a participar en forma equitativa en los recursos de la liquidación.

Derechos de suscripción preferente

Cuando se aumente nuestro capital social, todos nuestros accionistas tendrán derecho preferente en proporción al número de sus acciones para suscribir las que se emitan o las que se pongan en circulación. El derecho señalado en este párrafo deberá ser ejercitado dentro de los 15 días naturales siguientes a aquél en que se publiquen los acuerdos correspondientes en el sistema electrónico establecido por la Secretaría de Economía, o en caso de no existir dicho sistema, en el Diario Oficial de la Federación o en un periódico de los de mayor circulación en la Ciudad de México. Dicho derecho no será aplicable con motivo de aumentos en el capital social aprobados en relación con (i) una fusión, (ii) la conversión de obligaciones, (iii) la recompra de acciones propias en los términos del artículo 56 de la LMV y los estatutos de la Emisora, (iv) la oferta pública de acciones en los términos de la LMV y (v) la capitalización de primas sobre acciones, de utilidades retenidas, de reservas o de cualesquier otras cuentas del capital contable.

En el caso de que quedaren sin suscribir acciones después de la terminación del plazo durante el cual nuestros accionistas hayan gozado del derecho de preferencia para suscribir acciones, las acciones de que se trate podrán ser ofrecidas a cualquier persona para suscripción y pago en los términos y plazos que disponga la propia Asamblea que hubiere decretado el aumento de capital, o en los términos y plazos que disponga el Consejo de Administración o los Delegados designados por la Asamblea a dicho efecto, en el entendido que el precio al cual se ofrezca las acciones a terceros no podrá ser menor a aquél al cual fueron ofrecidas a los accionistas de la Emisora para suscripción y pago.

Ciertas Protecciones de Minorías

Conforme a la LMV, nuestros estatutos sociales incluyen ciertas protecciones para los accionistas minoritarios, de las cuales algunas han sido descritas anteriormente. Estas protecciones a las minorías incluyen:

- ? Por cada 10%, en lo individual o en conjunto, del total del capital accionario en circulación incluso con derecho de voto limitado o restringido:
 - o Votar que se requiera la convocatoria de una asamblea de accionistas;
 - o Solicitar que las resoluciones con relación a cualquier asunto del cual no fueron suficientemente informados sean aplazados por una única ocasión y por un plazo de 3 días naturales; y
 - o Designar a un miembro propietario del Consejo de Administración y su respectivo suplente, así como revocar el nombramiento del consejero que haya designado.
- ? Los tenedores que en lo individual o en conjunto tengan el 20% o más de las acciones en circulación con derecho a voto podrán oponerse judicialmente a las resoluciones que se hubieren tomado en una asamblea de accionistas.
- ? Los accionistas que representen el 5% o más del capital social, podrán ejercer la acción por responsabilidad civil (para nuestro beneficio y no para beneficio del demandante), contra todos o cualquiera de los consejeros, por violación a su deber de diligencia o deber de lealtad, por un monto equivalente a los daños y perjuicios que nos causen. Las acciones para exigir esta responsabilidad prescribirán en cinco años.

Política de Cambio de Control

De conformidad con lo establecido en los estatutos sociales de la Sociedad y la LMV, la política que seguirá la emisora en la toma de decisiones relativas a cambios de control durante la vigencia de la emisión será la siguiente:

A. Autorización del Consejo de Administración

La persona o grupo de personas (según dicho término se define en la LMV) que pretendan adquirir o alcanzar por cualquier medio, directa o indirectamente, la titularidad del 10% (diez por ciento), o múltiplos de éste, de las acciones representativas del capital social de la Sociedad, dentro o fuera de alguna bolsa de valores, mediante una o varias operaciones de cualquier naturaleza, simultáneas o sucesivas, requerirán previa autorización del Consejo de Administración de la Sociedad, autorización que podrá ser otorgada en términos del procedimiento que se describe a continuación:

- I. El o los posibles adquirentes entregarán en el domicilio de la Emisora una solicitud por escrito dirigida al Presidente del Consejo de Administración, en la cual, deberán señalar lo siguiente:
 - . Número de acciones de las que sean propietarios o tenedores, ya sea de manera directa o indirecta, al momento de la presentación de la solicitud,
 - . Número de acciones que pretenden adquirir, ya sea de manera directa o indirecta,
 - . La identidad y nacionalidad de la persona o grupo de personas que pretenden adquirir las acciones, debiendo revelar la identidad del beneficiario último en caso de que la adquisición se realice a través de cualquier vehículo,
 - . El origen de los recursos económicos que pretenda utilizar para pagar el precio de las acciones objeto de la solicitud, y
 - . Un domicilio en México para recibir notificaciones y avisos en relación con la solicitud presentada.
- II. Dentro de los 8 días hábiles siguientes a la fecha en que el Presidente del Consejo de Administración hubiere recibido la solicitud de autorización correspondiente, éste deberá convocar a una sesión del Consejo de Administración para considerar, discutir y resolver sobre la solicitud de autorización presentada.
- III. El Consejo de Administración resolverá sobre toda solicitud de autorización que se presente en términos de esta Cláusula, dentro de los 90 días naturales siguientes a la fecha en que la solicitud fue presentada, siempre y cuando, la solicitud contenga toda la información requerida. Si el Consejo de Administración no resolviere dentro de dicho plazo, la solicitud de autorización se entenderá negada.

Para considerar válidamente instalada una sesión del Consejo de Administración, en primera o ulterior convocatoria, que delibere y en su caso resuelva sobre la solicitud de autorización correspondiente, se requerirá la asistencia de cuando menos el 75% de sus miembros propietarios o de sus respectivos suplentes, según

corresponda. Las resoluciones serán válidas cuando se aprueben mediante el voto favorable de por lo menos el 75% de los miembros del Consejo de Administración.

- IV. El Consejo de Administración podrá solicitar la documentación adicional y las aclaraciones que considere necesarias para resolver sobre la solicitud de autorización que le hubiere sido presentada.
- V. El Consejo de Administración podrá negar su autorización, en cuyo caso señalará al solicitante por escrito las bases y razones de la negativa, las cuales deberán estar fundadas y motivadas.

En la evaluación que haga el Consejo de Administración de las solicitudes de autorización a que se refiere esta Cláusula, éste deberá tomar en cuenta los factores que estime pertinentes, considerando los intereses de la Emisora y a sus accionistas, incluyendo factores de carácter financiero, de mercado, de negocios, la solvencia moral y económica de los posibles adquirientes, el origen de los recursos que el posible adquiriente utilice para realizar la adquisición, posibles conflictos de interés, la protección de los accionistas minoritarios, los beneficios esperados para el desarrollo futuro de la Emisora y sus subsidiarias, entre otros.

A. Autorización del Consejo de Administración – Oferta Pública de Adquisición y Cambio de Control

La persona o grupo de personas que pretendan adquirir o alcanzar por cualquier medio, directa o indirectamente, la titularidad del 30% (treinta por ciento) o más de las acciones representativas del capital social de la Sociedad, dentro o fuera de alguna bolsa de valores, mediante una o varias operaciones de cualquier naturaleza, simultáneas o sucesivas, requerirán previa autorización por escrito del Consejo de Administración de la Sociedad, autorización que podrá ser otorgada en términos del procedimiento que se describe en el inciso A anterior.

No obstante lo anterior, en el supuesto que el Consejo de Administración autorice la adquisición de las acciones en términos de este inciso (B), la Persona que pretenda adquirirlas deberá llevar a cabo una oferta pública de adquisición (i) por el porcentaje del capital social equivalente a la proporción de acciones que se pretende adquirir en relación con el total de éstas o por el 10% (diez por ciento) de dicho capital social, lo que resulte mayor, siempre que el oferente limite su tenencia final con motivo de la oferta a un porcentaje que no implique obtener el control de la Sociedad, y (ii) por el 100% (cien por ciento) del capital social cuando el oferente pretenda obtener el control de la Sociedad.

La oferta pública de adquisición a que se refiere esta sección deberá ser completada dentro de los 90 (noventa) días siguientes a la fecha en que la adquisición de las acciones hubiere sido autorizada por el Consejo de Administración y deberá de ser realizada de conformidad con las reglas establecidas en la Ley del Mercado de Valores y demás regulación aplicable.

Disposiciones Generales

Cualquier transmisión de acciones que se pretenda realizar en contravención a lo establecido en la presente no será inscrita en el libro de registro de acciones de la Sociedad y ésta no reconocerá al adquirente como propietario, ni éste podrá ejercer los derechos corporativos inherentes a las Acciones.

Lo previsto no será aplicable a (i) las adquisiciones o transmisiones de acciones que se realicen por vía sucesoria, ya sea herencia o legado, o (ii) la adquisición o transmisión de Acciones entre afiliadas.

Dicha política sólo podrá modificarse o eliminarse, mediante Asamblea Extraordinaria de Accionistas que, reunidos en primera o ulterior convocatoria, tenga un quorum y una votación favorable de por lo menos el 85% (ochenta y cinco por ciento) de las acciones en circulación con derecho a voto en dicho momento, siempre y cuando no haya votado en contra de dicha resolución más del 5% (cinco por ciento) de las acciones en circulación con derecho a voto de la Sociedad.

Política que seguirá la emisora en la toma de decisiones respecto de estructuras corporativas:

En caso de llevar a cabo una reestructuración societaria, la Sociedad divulgará al público inversionista el folleto informativo y demás información que se requiera conforme a las disposiciones legales aplicables. De conformidad con los términos de sus certificados bursátiles la Sociedad no puede fusionarse, escindirse ni transmitir o disponer de todos o sustancialmente todos sus bienes y activos consolidados, a menos que se cumplan con condiciones específicas señaladas en cada uno de los suplementos de los certificados bursátiles.

Política que seguirá la emisora en la toma de decisiones sobre la venta o constitución de gravámenes sobre activos esenciales:

En caso de que la Sociedad considere constituir gravámenes sobre los activos esenciales para llevar a cabo sus operaciones, la Sociedad obtendrá las autorizaciones corporativas necesarias y, de así requerirse por las disposiciones legales aplicables, lo divulgará a los inversionistas.

Cancelación del Registro ante el RNV

En el caso de cancelación de la inscripción de las acciones de la Emisora en dicho registro, ya sea por solicitud de la propia Emisora o por resolución adoptada por la CNBV en términos de ley, la Emisora se obliga a realizar una oferta pública de adquisición en términos del artículo 108 de la LMV, la cual deberá dirigirse exclusivamente a los accionistas o tenedores de los títulos de crédito que representen dichas acciones, que no formen parte del grupo de personas que tengan el control de la Emisora: (i) a la fecha del requerimiento de la CNBV tratándose de la cancelación de la inscripción por resolución de dicha comisión; o (ii) a la fecha en que surta efectos la oferta, conforme el acuerdo adoptado por la Asamblea General Extraordinaria de Accionistas con el voto favorable de los titulares de acciones con o sin derecho a voto, que representen el noventa y cinco por ciento del capital social, tratándose de la cancelación voluntaria de la misma.

La Emisora deberá afectar en un fideicomiso, por el periodo que estime conveniente, pero cuando menos de 6 (seis) meses contados a partir de la fecha de la cancelación, los recursos necesarios para comprar al mismo precio de la oferta pública de adquisición las acciones de los inversionistas que no acudieron a dicha oferta, en el evento de que una vez realizada la oferta pública de adquisición y previo a la cancelación de la inscripción de las acciones representativas del capital social de la Emisora u otros valores emitidos con base en esas acciones en el RNV, la Emisora no hubiera logrado adquirir el 100% del capital social pagado.

La oferta pública de adquisición antes mencionada deberá realizarse cuando menos al precio que resulte más alto entre: (i) el valor de cotización, y (ii) el valor contable de las acciones o títulos que representen dichas acciones de acuerdo al último reporte trimestral presentado a la propia CNBV y a la BMV antes del inicio de la oferta, el cual podrá ser ajustado cuando dicho valor se vaya modificando de conformidad con criterios aplicables a la determinación de información

relevante, en cuyo caso, deberá considerarse la información más reciente con que cuente la Emisora, acompañada de una certificación de un directivo facultado de la Emisora respecto de la determinación de dicho valor contable.

Para los efectos anteriores, el valor de cotización será el precio promedio ponderado por volumen de las operaciones que se hayan efectuado durante los últimos 30 días en que se hubieren negociado las acciones de la Emisora o títulos de crédito que representen dichas acciones, previos al inicio de la oferta, durante un periodo que no podrá ser superior a 6 meses. En caso de que el número de días en que se hayan negociado dichas acciones o títulos que amparen dichas acciones, durante el periodo señalado, sea inferior a 30, se tomarán los días en que efectivamente se hubieren negociado. Cuando no hubiere habido negociaciones en dicho periodo, se tomará el valor contable.

No será necesario llevar a cabo la oferta pública si se actualiza cualquier excepción establecida en la LMV y demás disposiciones de carácter general aplicables.

La CNBV podrá autorizar el uso de una base distinta para la determinación del precio de la oferta, atendiendo a la situación financiera de la Emisora, siempre que se cuente con la aprobación del Consejo de Administración, previa opinión del comité que desempeñe funciones en materia de prácticas societarias, en las que se contengan los motivos por los cuales se considera justificado establecer precio distinto, respaldado de un informe de un experto independiente.

Asuntos Adicionales

Pérdida de Acciones

Conforme a lo requerido por la legislación mexicana, nuestros estatutos establecen los accionistas extranjeros de la Emisora se obligan formalmente con la Secretaría de Relaciones Exteriores a considerarse como nacionales respecto a las acciones emitidas por la Emisora que adquieran, así como de los bienes, derechos, concesiones, participaciones o intereses de que sea titular la Emisora o bien de los derechos y obligaciones que deriven de los contratos en que sea parte la propia Emisora con autoridades mexicanas, y a no invocar por lo mismo, la protección de sus gobiernos, bajo la pena, en caso contrario, de perder en beneficio de la nación las acciones que hubieren adquirido.

Compra de Acciones Propias

La Emisora podrá adquirir acciones representativas de su propio capital social a través de la BMV, en los términos del Artículo 56 de la LMV, sin que sea aplicable la prohibición establecida en el primer párrafo del Artículo 134 de la LGSM, siempre que la adquisición se realice con cargo al capital contable, en cuyo supuesto podrán mantenerlas en tenencia propia sin necesidad de realizar una reducción de capital social, o bien, con cargo al capital social, en cuyo caso se convertirán en acciones no suscritas que se conserven en tesorería, sin necesidad de acuerdo de la Asamblea.

La Asamblea General Ordinaria de Accionistas podrá señalar expresamente, para cada ejercicio, el monto máximo de recursos que podrá destinarse a la compra de acciones propias, con la única limitante de que (i) los recursos que puedan destinarse a ese fin no podrán exceder el saldo total de las utilidades netas de la Emisora, incluyendo las retenidas, (ii) que la Emisora, en su caso, se encuentre al corriente en el pago de las obligaciones derivadas de instrumentos de deuda inscritos en el RNV, y (iii) que la adquisición y enajenación de las acciones o títulos de crédito que representen dichas acciones, en ningún caso podrán dar lugar a que se excedan los porcentajes referidos en el Artículo 54 de la LMV, ni que

se incumplan los requisitos de mantenimiento del listado en la bolsa de valores correspondiente. Por su parte, y en la medida en que la Asamblea no hubiere hecho la designación, el Consejo de Administración podrá designar al efecto a la o las personas responsables de la adquisición y colocación de acciones propias. En tanto las acciones pertenezcan a la propia Compañía, éstas no podrán ser representadas ni votadas en Asambleas de Accionistas de cualquier clase ni ejercitarse derechos sociales o económicos de tipo alguno.

Las acciones propias que pertenezcan a la Emisora o, en su caso, las acciones de tesorería, sin perjuicio de lo establecido por la LGSM, podrán ser colocadas entre el público inversionista, sin necesidad de realizar un aumento de capital social y sin requerir resolución de Asamblea de Accionistas de ninguna clase, ni del acuerdo del Consejo de Administración. Para efectos de lo previsto en este párrafo, no será aplicable lo dispuesto por el Artículo 132 de la LGSM.

La adquisición y enajenación de acciones previstos en nuestros estatutos sociales, los informes que sobre dichas operaciones deban presentarse a la Asamblea General Ordinaria de Accionistas, las normas de revelación en la información financiera, así como la forma y términos en que estas operaciones sean dadas a conocer a la CNBV, a la bolsa de valores correspondiente y al público inversionista, estarán sujetos a los términos de la LMV y a las disposiciones de carácter general que expida la propia CNBV.

Conflicto de Intereses

Conforme a la LGSM, un accionista que vote en una transacción comercial en la que sus intereses estén en conflicto con aquellos de la Emisora, deberá abstenerse de cualquier deliberación sobre el asunto correspondiente. La violación de dicha obligación por parte de cualquier accionista podrá tener como consecuencia que el accionista sea responsable de los daños, pero únicamente si la operación no habría sido aprobada sin el voto de este accionista.

Los miembros del Consejo de Administración estarán obligados a abstenerse expresamente de participar en la deliberación y votación de cualquier asunto que implique para ellos un conflicto de interés y deberán informar de ello al Presidente y Secretario del Consejo de Administración.

Jurisdicción

Nuestros estatutos sociales establecen que, para todo lo relativo a la interpretación y cumplimiento de nuestros Estatutos Sociales, los accionistas se someten a la jurisdicción de los tribunales competentes de la Ciudad de México, renunciando a cualquier otro fuero que pudiere corresponderles en virtud de sus domicilios presentes o futuros.

[429000-N] Mercado de capitales

Estructura accionaria:

ESTRUCTURA ACCIONARIA

A la fecha de este reporte el capital social pagado de GMXT se integra por 4,369,940,022 ordinarias, nominativas, sin expresión de valor nominal, Serie única, acciones con derechos corporativos íntegramente suscritas y pagadas, serie única bajo la clave de pizarra "GMXT"

Las acciones representativas del capital social estarán integradas en una sola serie de acciones, identificadas por la serie única o libre suscripción, en los términos de la Ley de Inversión Extranjera, su Reglamento y demás disposiciones legales aplicables.

En todo momento, cuando menos un 51% de las acciones comunes u ordinarias, deberán estar suscritas por personas físicas o morales que se consideren inversionistas mexicanos conforme a la Ley de Inversión Extranjera y su reglamento y, en todo caso no más del 49% de las mismas acciones podrán ser suscritas o adquiridas libre o indistintamente por inversionistas mexicanos o extranjeros. La parte variable del capital social no tiene un límite.

Comportamiento de la acción en el mercado de valores:

COMPORTAMIENTO DE LA ACCION EN EL MERCADO DE VALORES

Presentamos el comportamiento de nuestra acción por los ejercicios de 2025, 2024 y 2023:

Acciones Serie * única de GMXT:

Información Anual por los últimos 5 ejercicios

Anual	Pesos por acción Serie *			Volumen de operación de acciones Serie * (miles)	BMV %	BIVA
	Máximo	Mínimo	Cierre			
2021	36.30	27.40	34.59	188,964	96.0%	4.0%
2022	44.53	31.99	37.88	199,285	95.3%	4.7%
2023	44.74	31.26	38.20	103,345	97.7%	2.3%
2024	41.40	29.12	32.56	128,438	97.7%	2.3%
2025	36.86	29.50	34.78	27,035	97.7%	2.3%

Trimestral	Pesos por acción Serie *			Volumen de operación de acciones Serie * (miles)	BMV %	BIVA
	Máximo	Mínimo	Cierre			
1T24	40.50	35.84	36.47	11,470	99.8%	0.2%
2T24	41.40	35.01	36.66	7,780	97.5%	2.52%
3T24	37.99	32.00	34.05	103,500	94.0%	6.0%
4T24	34.73	29.12	32.56	5,690	98.3%	1.7%
1T25	35.88	30.52	32.60	10,895	99.8%	0.2%
2T25	36.86	29.50	31.62	9,331	97.5%	2.5%
3T25	35.69	31.11	35.69	4,849	94.0%	6.0%
4T25	35.99	31.75	34.78	1,962	98.3%	1.7%

Mensual	Pesos por acción Serie *			Volumen de operación de acciones Serie * (miles)	BMV %	BIVA
	Máximo	Mínimo	Cierre			
Octubre 25	35.99	33.25	34.10	1,890	97.3%	2.7%
Noviembre 25	34.49	31.75	34.49	53	97.3%	2.7%
Diciembre 25	35.00	32.50	34.78	19	97.3%	2.7%
Enero 26	34.78	33.50	34.10	22	97.3%	2.7%

Denominación de cada formador de mercado que haya prestado sus servicios durante el año inmediato anterior

FORMADOR DE MERCADO

A la fecha no hemos contratado los servicios de un formador de mercado.

Identificación de los valores con los que operó el formador de mercado

A la fecha no hemos contratado los servicios de un formador de mercado.

Inicio de vigencia, prórroga o renovación del contrato con el formador de mercado, duración del mismo y, en su caso, la terminación o rescisión de las contrataciones correspondientes

A la fecha no hemos contratado los servicios de un formador de mercado.

Descripción de los servicios que prestó el formador de mercado; así como los términos y condiciones generales de contratación, en el caso de los contratos vigentes

A la fecha no hemos contratado los servicios de un formador de mercado.

Descripción general del impacto de la actuación del formador de mercado en los niveles de operación y en los precios de los valores de la emisora con los que opere dicho intermediario

A la fecha no hemos contratado los servicios de un formador de mercado.

[431000-N] Personas responsables

[432000-N] Anexos

Estados financieros (Dictaminados) por los últimos tres ejercicios y opiniones del comité de auditoría o informes del comisario por los últimos tres ejercicios:



Denominación social y nombre comercial o, en su caso, nombre de la persona física, así como una descripción del negocio en el que participe

Ferrosur, S.A. de C.V. y Florida East Coast Railway Corp.

Cualquier otra información que se considere relevante para evaluar el riesgo de crédito de que se trate del aval o garante

INFORMACIÓN FINANCIERA DE LAS AVALISTAS

La siguiente tabla muestra cierta información financiera de las Avalistas al 31 de diciembre de 2025:

	Ferrosur	FEC*
Activo Total	9,912,875,000	26,115,387,000
Capital Contable	7,928,675,000	20,224,202,000
Ventas	8,407,902,000	7,172,586,000
Utilidad de Operación	2,368,335,000	2,213,801,000

*El tipo de cambio utilizado para convertir las cifras del FEC fue de \$ 17.9667 pesos por dólar.

Estados financieros (Dictaminados) por los últimos tres ejercicios y
opiniones del comité de auditoría o informes del comisario por los últimos
tres ejercicios

**GMéxico Transportes, S.A.B.
de C.V. y Subsidiarias
(Subsidiaria de Grupo México,
S.A.B. de C.V.)**

Estados financieros consolidados
por los años que terminaron el 31
de diciembre de 2025, 2024 y
2023, e Informe de los auditores
independientes del 23 de abril de
2026



GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias
(Subsidiaria de Grupo México, S.A.B. de C.V.)

Informe de los auditores independientes y
estados financieros consolidados 2025, 2024
y 2023

Contenido	Página
Informe de los auditores independientes	1
Estados consolidados de posición financiera	5
Estados consolidados de resultados y resultados integrales	6
Estados consolidados de cambios en el capital contable	7
Estados consolidados de flujos de efectivo	8
Notas a los estados financieros consolidados	9



Informe de los auditores independientes al Consejo de Administración y Accionistas de GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V.

Opinión

Hemos auditado los estados financieros consolidados adjuntos de GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias ("la Entidad" o "Grupo"), subsidiaria de Grupo México, S.A.B. de C.V. ("GMéxico"), que comprenden los estados consolidados de posición financiera al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, y los estados consolidados de resultados y otros resultados integrales, los estados consolidados de cambios en el capital contable y los estados consolidados de flujos de efectivo, correspondientes a los años que terminaron en esas fechas, así como las notas explicativas de los estados financieros consolidados que incluyen información sobre las políticas contables materiales.

En nuestra opinión, los estados financieros consolidados adjuntos presentan razonablemente, en todos los aspectos importantes, la situación financiera consolidada de GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, así como su desempeño financiero consolidado y flujos de efectivo consolidados correspondientes a los años que terminaron en esas fechas, de conformidad con las NIIF de Contabilidad emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad ("IASB" por sus siglas en inglés).

Fundamentos de la opinión

Llevamos a cabo nuestras auditorías de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría ("NIA"). Nuestras responsabilidades bajo esas normas se explican más ampliamente en la sección de Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de los estados financieros consolidados de nuestro informe. Somos independientes de la Entidad de conformidad con el Código de Ética para Profesionales de la Contabilidad del Consejo de Normas Internacionales de Ética para Contadores (Código de Ética del IESBA) y con el emitido por el Instituto Mexicano de Contadores Públicos (Código de Ética del IMCP), y hemos cumplido las demás responsabilidades de ética de conformidad con el Código de Ética del IESBA y con el Código de Ética del IMCP. Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión.

Cuestiones clave de la auditoría

Las cuestiones clave de la auditoría son aquellas cuestiones que, según nuestro juicio profesional, han sido de la mayor significatividad en nuestra auditoría de los estados financieros del período actual. Estas cuestiones han sido tratadas en el contexto de nuestra auditoría de los estados financieros en su conjunto y en la formación de nuestra opinión sobre estos, y no expresamos una opinión por separado sobre esas cuestiones. Hemos determinado que las cuestiones que se describen a continuación son las cuestiones clave de la auditoría que se deben comunicar en nuestro informe.

Reconocimiento de ingresos por servicios de flete

Las normas de auditoría nos requieren evaluar el riesgo de error en el reconocimiento de ingresos, que hemos particularizado al riesgo de sobrevaluación de los ingresos a través de registros de diario no soportados, o registro incorrecto de transacciones significativas o inusuales sin autorización o razón de negocios.



Nuestros procedimientos incluyeron, entre otros, los siguientes: a) enfocamos nuestra revisión de asientos de diario al cierre del ejercicio, revisando la evidencia documental y debida aprobación; b) realizamos procedimientos para identificar transacciones que se encontraran fuera del curso normal y, en su caso, evaluamos la razón de negocios o la falta de la misma; y, c) realizamos pruebas analíticas respecto a la tendencia de los ingresos.

Inversiones en inmuebles, maquinaria y equipo

La Entidad ha efectuado fuertes inversiones de capital en los últimos años destinadas para la mejora y mantenimiento de sus líneas férreas, patios, laderos y terminales, registradas en Inmuebles, maquinaria y equipo. Como consecuencia evaluamos posibles riesgos de que se capitalicen elementos que no cumplen con las políticas contables de la Entidad; que elementos que cumplen con las políticas no sean capitalizados; que las políticas de capitalización no cumplan con las normas contables; que las vidas útiles y valores residuales no reflejen las condiciones actuales; o, que existan indicios de deterioro de los activos que no sean detectados y evaluados apropiadamente.

Como parte de nuestros procedimientos de auditoría: a) revisamos el soporte documental de muestras estadísticas de los incrementos de las construcciones en proceso, verificando por cada partida seleccionada que fuera probable que la Entidad obtenga los beneficios económicos futuros; b) probamos que el periodo de inicio de depreciación fuera el adecuado; y, c) revisamos a través de pruebas la asignación y consistencia de vidas útiles conforme a las políticas de la Entidad.

Información distinta de los estados financieros y del informe del auditor independiente

La administración de la Entidad es responsable por la otra información. La otra información comprenderá la información de sostenibilidad que la Entidad está obligada a reportar conforme al Artículo 33, Fracción I, inciso a); así como la información que será incorporada en el Reporte Anual que la Entidad está obligada a preparar conforme al Artículo 33 Fracción I, inciso b) del Título Cuarto, Capítulo Primero de las Disposiciones de Carácter General Aplicables a las Emisoras y a otros Participantes del Mercado de Valores en México y al Instructivo que acompaña esas disposiciones ("las Disposiciones"). La información de sostenibilidad así como el Reporte Anual se espera esté disponible después de la fecha de este informe de auditoría.

Nuestra opinión de los estados financieros no cubrirá la otra información y nosotros no expresaremos ninguna forma de seguridad sobre ella.

En relación con nuestra auditoría de los estados financieros, nuestra responsabilidad será leer la información de sostenibilidad; así como el Reporte Anual, cuando esté disponible, y cuando lo hagamos, considerar si la otra información ahí contenida es inconsistente en forma material con los estados financieros o nuestro conocimiento obtenido durante la auditoría, o que parezca contener un error material. Cuando leamos el Reporte Anual emitiremos la leyenda sobre la lectura del Reporte anual, requerida en el Artículo 33 Fracción I, inciso b) numeral 1.2. de las Disposiciones. Si, con base en el trabajo que realizamos, llegamos a concluir que la otra información contiene un error material, estamos obligados a informar este hecho. No tenemos nada de lo que informar a este respecto.

Responsabilidades de la administración y de los responsables del gobierno de la Entidad en relación con los estados financieros consolidados

La administración es responsable de la preparación y presentación razonable de los estados financieros consolidados adjuntos de conformidad con las Normas NIIF de Contabilidad emitidas por el IASB, y del control interno que la administración considere necesario para permitir la preparación de los estados financieros libres de error material, debido a fraude o error.



En la preparación de los estados financieros consolidados, la administración es responsable de la evaluación de la capacidad de la Entidad de continuar como empresa en funcionamiento, revelando según corresponda, las cuestiones relacionadas con la Entidad en funcionamiento y utilizando el principio contable de empresa en funcionamiento, excepto si la administración tiene intención de liquidar la Entidad o detener sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista.

Los responsables del gobierno de la Entidad son responsables de la supervisión del proceso de información financiera de la Entidad.

Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de los estados financieros consolidados

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de que los estados financieros consolidados en su conjunto están libres de errores materiales, debido a fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contiene nuestra opinión. Seguridad razonable es un alto nivel de seguridad, pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con las NIA siempre detecte un error material cuando existe. Los errores pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyen en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en los estados financieros consolidados.

Como parte de una auditoría ejecutada de conformidad con las NIA, ejercemos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría. Nosotros también:

- Identificamos y evaluamos los riesgos de incorrección material de los estados financieros consolidados, debido a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos, y obtuvimos evidencia de auditoría que es suficiente y apropiada para proporcionar las bases para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debido a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debido a un error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionalmente erróneas, o la elusión del control interno.
- Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias y no con el fin de expresar una opinión sobre la efectividad del control interno de la Entidad.
- Evaluamos la adecuación de las políticas contables aplicadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por la administración.
- Concluimos sobre lo adecuado de la utilización por la administración, de la norma contable de empresa en funcionamiento y, basándose en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad de la Entidad para continuar como empresa en funcionamiento. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en los estados financieros consolidados o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, hechos o condiciones futuros pueden ser causa de que la Entidad deje de ser una empresa en funcionamiento.
- Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de los estados financieros consolidados, incluida la información revelada, y si los estados financieros consolidados representan las transacciones y eventos relevantes de un modo que logran la presentación razonable.



- Planeamos y realizamos la auditoría de grupo para obtener evidencia de auditoría suficiente en relación con la información financiera de las entidades o unidades de negocio dentro del Grupo como base para formarse una opinión sobre los estados financieros del Grupo. Somos responsables de la dirección, supervisión y revisión del trabajo realizado para los fines de la auditoría del Grupo. Somos los únicos responsables de nuestra opinión de auditoría.

Comunicamos a los responsables del gobierno de la Entidad en relación con, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de la realización de la auditoría planificados y los hallazgos significativos de la auditoría, así como cualquier deficiencia significativa en el control interno que identificamos en el transcurso de la auditoría.

También proporcionamos a los responsables del gobierno del Grupo una declaración de que hemos cumplido con los requerimientos de ética aplicables en relación con la independencia y les hemos comunicado acerca de todas las relaciones y demás cuestiones de las que se puede esperar razonablemente que pueden afectar nuestra independencia, y en su caso, las correspondientes salvaguardas.

Entre las cuestiones que han sido objeto de comunicaciones con los responsables del gobierno del Grupo, determinamos que han sido de la mayor significatividad en la auditoría de los estados financieros consolidados del período actual y que son en consecuencia, las cuestiones clave de la auditoría. Describimos esas cuestiones en este informe de auditoría, salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelar públicamente la cuestión o, en circunstancias extremadamente poco frecuentes determinemos que una cuestión no se debería comunicar en nuestro informe porque cabe razonablemente esperar que las consecuencias adversas de hacerlo superarían los beneficios de interés público de la misma.

Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S. C.

Afiliada a una Firma Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited

C. P. C. Manuel Nieblas Rodríguez

23 de abril de 2026

Ciudad de México, México



Estados consolidados de posición financiera

Al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023
(En miles de pesos)

Activo	Notas	2025	2024	2023	Pasivo y capital contable	Notas	2025	2024	2023
Activo circulante:					Pasivo circulante:				
Efectivo y equivalentes de efectivo		\$ 7,194,597	\$ 4,264,043	\$ 7,743,112	Porción circulante de la deuda a largo plazo	12	\$ 489,784	\$ 3,765,160	\$ 2,024,011
					Proveedores		2,372,418	2,707,208	2,287,104
Cuentas por cobrar:					Porción circulante de las obligaciones bajo arrendamiento	8	2,412,268	2,702,546	1,738,693
Clientes - Neto	5	7,962,998	7,317,861	6,982,276	Cuenta por pagar neta a otros ferrocarriles		360,946	405,502	289,333
					Pasivos acumulados		2,664,239	1,552,713	1,293,709
Impuesto sobre la renta por recuperar y otros		1,814,320	1,414,103	1,101,952	Impuestos por pagar		1,234,696	1,027,509	909,682
					Partes relacionadas	17	414,912	597,371	319,564
Partes relacionadas	17	226,834	235,110	266,554	Impuesto sobre la renta		1,126,269	123,058	740,512
					Participación de los trabajadores en las utilidades		1,067,246	937,187	1,031,971
Otras		14,767	27,241	18,349	Total de pasivo circulante		12,142,778	13,818,254	10,634,579
		10,018,919	8,994,315	8,369,131					
Inventarios	6	1,660,197	1,327,509	1,250,069	Pasivo a largo plazo:				
					Deuda a largo plazo	12	38,747,029	22,391,931	24,833,588
Pagos anticipados		748,395	231,084	347,161	Obligaciones bajo arrendamiento	8	9,232,536	9,829,291	4,698,249
					Pasivos acumulados a largo plazo		940,285	1,026,603	847,203
Total de activo circulante		19,622,108	14,816,951	17,709,473	Beneficios a los empleados	13	655,825	580,912	429,140
					Partes relacionadas	17	-	-	15,971
Cuentas por cobrar a otros ferrocarriles		21	465	471	Impuestos a la utilidad diferidos	18	10,346,763	11,484,317	9,632,475
					Total de pasivo a largo plazo		59,922,438	45,313,054	40,456,626
Inmuebles, maquinaria y equipo - Neto	7	95,174,493	97,061,392	84,575,728					
					Total de pasivo		72,065,216	59,131,308	51,091,205
Activos por derechos de uso - Neto	8	12,464,702	11,865,179	7,479,739	Capital contable:				
					Capital social	15	10,666,492	10,666,492	10,666,492
Títulos de concesión - Neto	9	1,518,404	1,619,286	1,664,778	Prima en emisión de acciones	15	8,869,571	7,724,156	7,724,156
					Utilidades acumuladas	15	45,929,725	45,269,025	45,117,367
Inversión en acciones e inversiones permanentes	10	1,202,625	1,056,866	938,014	Otras cuentas de capital		(14,602,251)	(1,962,172)	(7,951,532)
					Total de capital contable atribuido a la controladora		50,863,537	61,697,501	55,556,483
Crédito mercantil	11	3,823,774	4,247,600	3,607,405	Participación no controladora		11,124,913	10,083,625	9,482,516
Pagos anticipados a largo plazo		-	-	190	Total de capital contable		61,988,450	71,781,126	65,038,999
Otros activos - Neto		247,539	244,695	154,406	Total		\$ 134,053,666	\$ 130,912,434	\$ 116,130,204
Total		\$ 134,053,666	\$ 130,912,434	\$ 116,130,204					

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros consolidados.



GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias
(Subsidiaria de Grupo México, S.A.B. de C.V.)

Estados consolidados de resultados y otros resultados integrales

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023

(En miles de pesos, excepto por la utilidad por acción que se presenta en pesos)

	2025	2024	2023
Ingresos por servicios	\$ 64,673,725	\$ 60,643,527	\$ 56,428,823
Costos y gastos de operación:			
Directos	34,029,565	32,122,219	28,293,623
Participación de los trabajadores en las utilidades	1,100,413	828,841	748,639
Depreciación	9,202,979	8,548,823	7,626,902
Amortización de títulos de concesión	111,905	110,752	96,546
Administración	2,612,007	2,243,848	2,091,435
Otros ingresos - Neto	<u>(152,521)</u>	<u>(67,562)</u>	<u>(192,578)</u>
	46,904,348	43,786,921	38,664,567
Utilidad de operación	17,769,377	16,856,606	17,764,256
Costo financiero:			
Intereses devengados a cargo	3,101,901	2,591,241	2,618,058
Intereses ganados	(352,522)	(520,755)	(769,096)
(Utilidad) pérdida en cambios - Neta	<u>(864,481)</u>	<u>(281,872)</u>	<u>217,598</u>
	1,884,898	1,788,614	2,066,560
Participación en la utilidad de asociada y negocio conjunto	<u>(145,758)</u>	<u>(118,853)</u>	<u>(115,056)</u>
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	16,030,237	15,186,845	15,812,752
Impuestos a la utilidad	4,361,094	4,088,049	4,893,319
Utilidad neta consolidada	<u>\$ 11,669,143</u>	<u>\$ 11,098,796</u>	<u>\$ 10,919,433</u>
Otros resultados integrales			
<i>Partidas que serán reclasificadas a utilidad neta:</i>			
Efecto acumulado por conversión	\$ (4,436,809)	\$ 6,556,094	\$ (5,265,597)
<i>Partidas que no serán reclasificadas a utilidad neta:</i>			
Otras partidas de utilidad integral	(79,335)	(546,053)	(75,333)
Pérdida (ganancia) actuarial	10,081	(60,375)	28,017
Dividendo y valuación de acciones	<u>(9,782)</u>	<u>(35,081)</u>	<u>(31,554)</u>
Otra utilidad (pérdida) integral	<u>\$ (4,515,845)</u>	<u>\$ 5,914,585</u>	<u>\$ (5,344,467)</u>
Resultado integral consolidado	<u>\$ 7,153,298</u>	<u>\$ 17,013,381</u>	<u>\$ 5,574,966</u>
Utilidad neta consolidada atribuible a:			
Participación controladora	\$ 9,330,912	\$ 8,890,112	\$ 8,567,116
Participación no controladora	<u>2,338,231</u>	<u>2,208,684</u>	<u>2,352,317</u>
Utilidad neta consolidada	<u>\$ 11,669,143</u>	<u>\$ 11,098,796</u>	<u>\$ 10,919,433</u>
Resultado integral consolidado atribuible a:			
Participación controladora	\$ 4,751,836	\$ 14,914,321	\$ 3,220,787
Participación no controladora	<u>2,401,462</u>	<u>2,099,060</u>	<u>2,354,179</u>
Resultado integral consolidado	<u>\$ 7,153,298</u>	<u>\$ 17,013,381</u>	<u>\$ 5,574,966</u>
Acciones en circulación	4,299,995,683	4,365,958,075	4,352,945,616
Utilidad básica y diluida por acción	\$ 2.16998	\$ 2.03623	\$ 1.96812

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros consolidados.



GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias
(Subsidiaria de Grupo México, S.A.B. de C.V.)

Estados consolidados de cambios en el capital contable

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023
(En miles de pesos)

	Capital social	Prima en emisión de acciones	Utilidades acumuladas	Otras cuentas de capital	Capital contable controladora	Participación no controladora	Total capital contable
Saldos al 1 de enero de 2023	\$ 10,666,492	\$ 7,724,156	\$ 45,252,706	\$ (1,124,046)	\$ 62,519,308	\$ 8,956,238	\$ 71,475,546
Dividendo pagado	-	-	(8,702,455)	-	(8,702,455)	(1,827,901)	(10,530,356)
Recompra de acciones	-	-	-	(1,481,157)	(1,481,157)	-	(1,481,157)
Partidas del resultado integral:							
Utilidad neta consolidada	-	-	8,567,116	-	8,567,116	2,352,317	10,919,433
Efecto por conversión	-	-	-	(5,269,544)	(5,269,544)	3,947	(5,265,597)
Otras partidas de pérdida integral	-	-	-	(75,333)	(75,333)	-	(75,333)
Utilidad actuarial	-	-	-	21,898	21,898	6,119	28,017
Dividendo y valuación de acciones	-	-	-	(23,350)	(23,350)	(8,204)	(31,554)
Resultado integral consolidado	-	-	8,567,116	(5,346,329)	3,220,787	2,354,179	5,574,966
Saldos al 31 de diciembre de 2023	10,666,492	7,724,156	45,117,367	(7,951,532)	55,556,483	9,482,516	65,038,999
Dividendo pagado	-	-	(8,738,454)	-	(8,738,454)	(1,907,038)	(10,645,492)
Incorporación CGR	-	-	-	-	-	409,087	409,087
Recompra de acciones	-	-	-	(34,849)	(34,849)	-	(34,849)
Partidas del resultado integral:							
Utilidad neta consolidada	-	-	8,890,112	-	8,890,112	2,208,684	11,098,796
Efecto por conversión	-	-	-	6,643,645	6,643,645	(87,551)	6,556,094
Otras partidas de pérdida integral	-	-	-	(546,053)	(546,053)	-	(546,053)
Pérdida actuarial	-	-	-	(47,423)	(47,423)	(12,952)	(60,375)
Dividendo y valuación de acciones	-	-	-	(25,960)	(25,960)	(9,121)	(35,081)
Resultado integral consolidado	-	-	8,890,112	6,024,209	14,914,321	2,099,060	17,013,381
Saldos al 31 de diciembre de 2024	10,666,492	7,724,156	45,269,025	(1,962,172)	61,697,501	10,083,625	71,781,126
Dividendo pagado	-	-	(8,670,212)	-	(8,670,212)	(1,360,174)	(10,030,386)
Oferta pública recompra de acciones	-	1,145,415	-	(8,061,003)	(6,915,588)	-	(6,915,588)
Partidas del resultado integral:							
Utilidad neta consolidada	-	-	9,330,912	-	9,330,912	2,338,231	11,669,143
Efecto por conversión	-	-	-	(4,502,248)	(4,502,248)	65,439	(4,436,809)
Otras partidas de pérdida integral	-	-	-	(79,335)	(79,335)	-	(79,335)
Pérdida actuarial	-	-	-	9,746	9,746	335	10,081
Dividendo y valuación de acciones	-	-	-	(7,239)	(7,239)	(2,543)	(9,782)
Resultado integral consolidado	-	-	9,330,912	(4,579,076)	4,751,836	2,401,462	7,153,298
Saldos al 31 de diciembre de 2025	\$ 10,666,492	\$ 8,869,571	\$ 45,929,725	\$ (14,602,251)	\$ 50,863,537	\$ 11,124,913	\$ 61,988,450

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros consolidados.



GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias
(Subsidiaria de Grupo México, S.A.B. de C.V.)

Estados consolidados de flujos de efectivo

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023
(En miles de pesos)

	2025	2024	2023
Actividades de operación:			
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	\$ 16,030,237	\$ 15,186,845	\$ 15,812,752
Depreciación	9,202,979	8,548,823	7,626,902
Amortización de títulos de concesión	111,905	110,752	96,546
Otras reservas	152,083	190,974	74,928
Participación en la utilidad de asociada y negocio conjunto	(145,758)	(118,853)	(115,056)
Pérdida (ganancia) en venta de inmuebles, maquinaria y equipo	(51,883)	23,083	97,105
Intereses ganados	(352,522)	(520,755)	(769,096)
Intereses devengados a cargo	3,101,901	2,591,241	2,618,058
Pérdida (utilidad) cambiaria no realizada	(638,135)	149,703	(49,051)
Flujo derivado del resultado antes de impuestos a la utilidad	27,410,807	26,161,813	25,393,088
(Aumento) disminución en:			
Cuentas por cobrar	(646,512)	(211,631)	176,594
Otras cuentas por cobrar	(1,001,765)	(60,418)	(79,185)
Inventarios	(332,688)	(57,627)	(147,071)
(Disminución) aumento en:			
Otros pasivos	1,224,096	1,953,835	(2,069,768)
Impuestos a la utilidad pagados	(3,590,193)	(4,419,262)	(4,529,339)
Flujos netos de efectivo de actividades de operación	23,063,745	23,366,710	18,744,319
Actividades de inversión:			
Adquisiciones de inmuebles, maquinaria y equipo	(9,905,191)	(7,954,442)	(7,601,290)
Inversión en acciones CGR	-	(1,327,902)	-
Intereses cobrados	352,646	521,918	779,165
Venta de inmuebles, maquinaria y equipo	221,392	114,732	653,827
Flujos netos de efectivo de actividades de inversión	(9,331,153)	(8,645,694)	(6,168,298)
Actividades de financiamiento:			
Financiamientos recibidos	21,235,561	266,749	-
Pagos de financiamientos bancarios	(7,491,034)	(2,028,381)	(1,749,614)
Recompra de acciones	(7,590,044)	(34,849)	(1,481,157)
Dividendos pagados	(10,030,386)	(10,645,492)	(10,530,356)
Pagos de arrendamiento	(3,679,292)	(3,179,313)	(2,475,263)
Intereses pagados	(3,246,843)	(2,578,799)	(2,703,407)
Flujos netos de efectivo utilizados de actividades de financiamiento	(10,802,038)	(18,200,085)	(18,939,797)
(Decremento) aumento neto de efectivo y equivalentes de efectivo	2,930,554	(3,479,069)	(6,363,776)
Efectivo y equivalentes de efectivo al principio del año	4,264,043	7,743,112	14,106,888
Efectivo y equivalentes de efectivo al fin del año	\$ 7,194,597	\$ 4,264,043	\$ 7,743,112

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros consolidados.



GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias
(Subsidiaria de Grupo México, S.A.B. de C.V.)

Notas a los estados financieros consolidados

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023
(En miles de pesos)

1. Actividades y eventos significativos

GMéxico Transportes, S. A. B. de C. V. (“GMXT”) y subsidiarias (“la Entidad”) es subsidiaria de Grupo México, S. A. B. de C. V. (“GMéxico”). GMXT es una sociedad tenedora de las acciones de un grupo de compañías dedicadas principalmente a prestar el servicio ferroviario de carga, multimodal y servicios auxiliares, así como cualquier actividad que directamente soporte y esté relacionada con dicho objeto, incluyendo cualquier otra actividad que sea complementaria a los servicios de transportación ferroviaria.

GMXT cuenta con un programa de Certificados Bursátiles de fecha 19 de septiembre de 2017 por un monto total de \$15,000,000,000.00 (quince mil millones de pesos 00/100 M.N.); el 18 de septiembre de 2019 se obtuvo una ampliación de dicho programa para llegar a \$25,000,000,000.00 (veinticinco mil millones de pesos 00/100 M.N.). De dicho programa se cuenta con tres emisiones de Certificados Bursátiles vigentes y registrados en la Bolsa Mexicana de Valores, con las claves de cotización: “GMXT 17” y “GMXT 19”.

Los Certificados Bursátiles emitidos al amparo del Programa mencionado, se encuentran inscritos con el No. 3507-4.15-2018-001 y 3507-4.15-2023-002-01, respectivamente, en la sección de valores del Registro Nacional de Valores.

El 9 de noviembre de 2017, GMXT anunció la colocación de su Oferta Pública Inicial (OPI) de acciones en la Bolsa Mexicana de Valores bajo el símbolo GMXT. La oferta consistió en una oferta pública global primaria de suscripción y pago de acciones y oferta pública global secundaria de venta de acciones.

El 27 de junio de 2025 en asamblea general extraordinaria de accionistas con un porcentaje de aprobación de 97.4133% del capital social de la sociedad se aprobó la cancelación de la inscripción de las acciones representativas del capital social de GMXT en el Registro Nacional de Valores y su listado en la Bolsa Mexicana de Valores. Al 31 de diciembre de 2025 GMXT se encuentra en espera del oficio de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (CNBV) donde se formalizará la cancelación de la inscripción y listado de las acciones en la Bolsa Mexicana de Valores.

Los estados financieros consolidados que se acompañan incluyen los de GMXT y sus subsidiarias que se mencionan a continuación:

Compañía	Porcentaje de participación %
Grupo Ferroviario Mexicano, S. A. de C. V. (GFM)	74%
Ferrosur, S. A. de C. V. (FSRR)	100%
Líneas Ferroviarias de México, S. A. de C. V. (LFM)	100%
Intermodal México, S. A. de C. V. (IMEX)	100%
GMXT US, Inc. (GMXTUS)	100%

GFM se constituyó el 14 de noviembre de 1996 con el objeto de participar en la privatización del Sistema Ferroviario Mexicano. En junio de 1997 GFM resultó ganador de la licitación del 80% de los títulos representativos del capital social de Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V. (“Ferromex”), en la que incluyó su oferta para adquirir el 20% restante de las acciones. El contrato de compra-venta del 100% de las acciones fue firmado el 18 de agosto de 1997, fecha en que GFM pagó el 30% del precio de venta de las acciones, y el restante 70% más intereses acumulados fue pagado el 19 de febrero de 1998, fecha en que GFM tomó el control de los activos y operaciones de Ferromex.



Al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, Ferromex es la principal subsidiaria de GFM y se dedica principalmente a prestar el servicio ferroviario de carga y multimodal y servicios auxiliares, así como cualquier actividad que directamente soporte y esté relacionada con dicho objeto, incluyendo cualquier otra actividad que sea complementaria a los servicios de transportación ferroviaria.

Ferromex fue constituida por el Gobierno Federal en junio de 1997 en conexión con la privatización del Sistema Ferroviario Mexicano, el cual había sido operado por Ferrocarriles Nacionales de México (FNM). El Gobierno Federal otorgó a Ferromex la concesión para operar la Vía Troncal Pacífico-Norte y la Vía Corta Ojinaga-Topolobampo por un período de 50 años (exclusiva por 30 años), renovable por un período igual, sujeto a ciertas condiciones, y le enajenó algunos activos fijos y materiales necesarios para la operación de Ferromex y un 25% de las acciones de la empresa Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S. A. de C. V. (FTVM), compañía responsable de operar la terminal ferroviaria de la Ciudad de México. En agosto de 1999, Ferromex obtuvo los derechos para operar la concesión de la Vía Corta Nogales - Nacoziari por un período de 30 años, renovable sin exceder 50 años, comenzando el 1 de septiembre de 1999.

Ferromex tiene el derecho de usar y la obligación de mantener en buenas condiciones los derechos de paso, vías, edificios e instalaciones de mantenimiento. La propiedad de dichos bienes e instalaciones es retenida por el Gobierno Federal y todos los derechos sobre esos activos se revertirán a favor del Gobierno Federal al término de las concesiones.

El día 31 de enero de 2017 y 19 de octubre de 2021, con la autorización de la SCT, se firmaron modificaciones al título de concesión de la vía troncal del Pacífico-Norte, ampliando 10 años 1 mes las condiciones de la concesión actual y modificando el plan de negocios, con lo que la Compañía estará realizando inversiones por \$5,657 millones para llevar a cabo la construcción del libramiento ferroviario de Celaya.

El 14 de agosto de 2023, Ferromex recibió la modificación de su título de concesión de la Vía Troncal Pacífico-Norte, debidamente suscrito por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. La modificación tiene el objeto de incorporar un Programa de Seguridad Vial, extender los términos de exclusividad hasta la conclusión de la vigencia original en 2048 y ampliar la vigencia de dicha concesión y exclusividad por un plazo adicional de ocho años en los mismos términos. Se prevé que Ferromex invierta alrededor de \$3,200 millones de pesos en diversas obras relacionadas con el citado Programa de Seguridad Vial.

El 13 de mayo de 2021, la Comisión Nacional Bancaria y de Valores autorizó a Ferromex un programa de certificados bursátiles hasta por un importe de \$20,000,000,000.00 (veinte mil millones de pesos 00/100 M.N), con vigencia de cinco años. De dicho programa se cuenta con dos emisiones de Certificados Bursátiles registrados en la Bolsa Mexicana de Valores, con las claves de cotización: “FERROMX-21” y “FERROMX-25”.

El día 30 de junio de 2017, GMXTUS concluyó la operación de compra de Florida East Coast Holdings Corp. (FEC). FEC ofrece servicios ferroviarios a lo largo de la costa este de Florida y es el proveedor del servicio a los puertos del sur de Florida: Miami, Everglades y Palm Beach. FEC ofrece servicios a lo largo de unos 565 km de vías férreas propias, con conexiones con CSX y Norfolk Southern en Jacksonville, Florida.

Infraestructura y Transportes Ferroviarios, S.A. de C.V. (ITF) se constituyó el 21 de noviembre de 2005 con el objeto de promover, constituir, explotar, organizar y administrar sociedades mexicanas o de cualquier otra nacionalidad, cuyo objeto podrá ser la prestación del servicio ferroviario de carga, de pasajeros, multimodal y servicios auxiliares, administración portuaria integral y servicio de transporte aéreo y aeropuertos.

El 24 de noviembre de 2005, ITF adquirió de Grupo Condumex, S.A. de C.V. y SINCA Inbursa, S.A. de C.V., el 99.99% de las acciones representativas del capital social de Ferrosur, S.A. de C.V. (Ferrosur) por \$3,260,000.

El 29 de junio de 1998, el Gobierno Federal otorgó a Ferrosur la concesión para operar la Vía Troncal del Sureste, por un período de 50 años (exclusiva por 30 años), renovable por un período igual, sujeto a ciertas condiciones, y le enajenó algunos activos fijos y materiales necesarios para la operación y un 25% de las acciones de FTVM, compañía responsable de operar la terminal ferroviaria de la Ciudad de México. En diciembre de 2005, Ferrosur obtuvo los derechos para operar la concesión de la Vía Corta Oaxaca - Sur por un período de 30 años, renovable sin exceder de 50 años, comenzando el 1 de diciembre de 2005.



El 23 de junio de 2023 el Gobierno Federal, publicó la Modificación al Título de Concesión otorgado a Ferrosur el 29 de junio de 1998, en el que se dispuso la entrega de los tramos ferroviarios comprendidos entre El Chapo-Coatzacoalcos, Coatzacoalcos-Medias Aguas e Hibueras-Minatitlán, que en su conjunto representan 120 kilómetros de vía principal, a cambio la Entidad recibirá una extensión de los términos originales de su concesión hasta la conclusión de la vigencia original de la misma en 2048 y una ampliación de la vigencia de dicha concesión por un plazo adicional de ocho años en los mismos términos. El 14 de diciembre de 2023 Ferrosur hizo entrega física de la infraestructura mencionada.

La Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos (APICOA), otorgó en octubre de 2005, a Terminales Transgolfo, S.A. de C.V. (TTG), empresa subsidiaria de Ferrosur, la cesión parcial de derechos para usar, aprovechar y explotar la terminal especializada de ferrobuses de uso particular y para terceros, por un período de 20 años, renovable por un período de 18 años, sujeto a ciertas condiciones.

Ferrosur y TTG tienen el derecho de usar y la obligación de mantener en buenas condiciones los derechos de paso, vías, edificios e instalaciones de mantenimiento, así como la terminal de ferrobuses. La propiedad de dichos bienes e instalaciones es retenida por el Gobierno Federal y todos los derechos sobre esos activos se revertirán a favor del Gobierno Federal al término de las concesiones.

LFM tiene como actividad principal promover, constituir, organizar, adquirir y tomar participación en el capital social de sociedades mercantiles, particularmente aquellas cuya actividad fundamental consista en la prestación de servicios de transportación en vías generales de comunicación. LFM es tenedora del 99.99% de las acciones representativas del capital social de Texas Pacific Transportation, LTD, Texas Pacific LP, Inc. y Texas Pacific GP, LLC, empresas domiciliadas en Estados Unidos de Norteamérica, cuya principal actividad está relacionada con la prestación de servicios ferroviarios.

IMEX tiene como actividad principal promover, constituir, organizar, adquirir y tomar participación en el capital social de sociedades mercantiles, particularmente aquellas cuya actividad fundamental consista en la prestación de servicios de transportación en vías generales de comunicación.

El día 30 de septiembre de 2024, GMXT Marine concluyó la operación de compra de CG Railway, LLC (CGR). CGR opera dos ferrobuses con una longitud de 180 mts cada uno y con una capacidad de 135 carros ferroviarios, operando la ruta Coatzacoalcos Veracruz, a Mobile Alabama.

Las concesiones también otorgan derechos de paso y arrastre a las compañías del grupo y las obligan a otorgar dichos derechos a concesionarios respecto de las vías concesionadas, entre otros derechos y obligaciones que establecen.

2. Adopción de las Normas NIIF® de Contabilidad nuevas y modificadas

Normas NIIF® de Contabilidad nuevas y modificadas ("IFRS" o "IAS", por sus siglas en inglés) nuevas y modificadas que son obligatorias para el año en curso

En el año, la Entidad ha aplicado enmiendas a las IFRS emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Información Financiera (IASB por sus siglas en inglés) que son obligatorias para períodos contables que comiencen en o después del 1 de enero de 2025. Su adopción no ha tenido un impacto material en las revelaciones o en los montos reportados en estos estados financieros consolidados.

*Modificaciones a la NIC 21
Efectos de las Variaciones en
los Tipos de Cambio de la
Moneda Extranjera, titulada
Falta de Intercambiabilidad*

El grupo ha adoptado por primera vez en el presente ejercicio las modificaciones a la NIC 21. Las modificaciones especifican cómo evaluar si una moneda es convertible y cómo determinar el tipo de cambio cuando no lo es.



Normas IFRS emitidas que aún no son efectivas

En la fecha de autorización de estos estados financieros consolidados, la Entidad no ha aplicado las siguientes Normas IFRS nuevas y modificadas que se han emitido pero que aún no están vigentes:

Enmienda a IFRS 9 e IFRS 7	<i>Modificaciones a la clasificación y medición de instrumentos financieros</i>
Mejoras anuales a las normas IFRS de Contabilidad - Volumen 11	<i>Modificaciones a la IFRS 1 Adopción por primera vez de las Normas Internacionales de Información Financiera, IFRS 7 Instrumentos Financieros: Información a Revelar y su Guía adjunta sobre la implementación de la IFRS 7, la IFRS 9 Instrumentos Financieros, la IFRS 10 Estados Financieros Consolidados y la NIC 7 Estado de Flujos de Efectivo.</i>
IFRS 18	<i>Presentación e información a revelar en los estados financieros</i> <i>La NIIF 18 introduce nuevos requisitos para:</i> • <i>Presentar categorías específicas y subtotales definidos en el estado de pérdidas y ganancias</i> • <i>Proporcionar información sobre las medidas de desempeño definidas por la gerencia (MPM) en las notas a los estados financieros.</i> • <i>Mejorar la agregación y desagregación.</i>
IFRS 19	<i>Subsidiarias sin responsabilidad pública: Revelaciones</i>

La administración no espera que la adopción de los estándares antes mencionados tenga un impacto importante en los estados financieros consolidados de la Entidad en períodos futuros, excepto por la IFRS 18.

3. Políticas contables materiales

a. *Declaración de cumplimiento*

Los estados financieros consolidados de la Entidad han sido preparados de acuerdo con las IFRS emitidas por el IASB.

b. *Bases de preparación*

Los estados financieros consolidados de la Entidad han sido preparados sobre la base de costo histórico, excepto por ciertos instrumentos financieros, que se valúan a su valor razonable, como se explica a mayor detalle en las políticas contables más adelante.

- Costo histórico - El costo histórico generalmente está basado en el valor razonable de la contraprestación entregada para comprar un activo.
- Valor razonable - Se define como el precio que se recibiría por vender un activo o que se pagaría por transferir un pasivo en una transacción ordenada entre participantes en el mercado a la fecha de valuación.

Razón circulante

Al 31 de diciembre de 2025, los activos circulantes excedieron a los pasivos circulantes por \$7,479,330, debido principalmente a la recuperación en efectivo y valores realizables por el refinanciamiento de deuda en GFM.

c. *Negocio en marcha*

Los estados financieros consolidados han sido preparados por la Administración asumiendo que la Entidad continuará operando como una empresa en funcionamiento.



d. **Bases de consolidación de estados financieros**

Los estados financieros consolidados incluyen los de la Entidad y los de sus subsidiarias en las que tiene control.

- i. **Subsidiaria** - Son entidades respecto de las cuales la Entidad tiene control.
- ii. **Asociadas** - Son las entidades sobre las que la Entidad ejerce influencia significativa pero no control o control conjunto.

Los saldos y operaciones importantes entre las entidades consolidadas y con las reconocidas bajo el método de participación han sido eliminados. Las políticas contables de las subsidiarias, negocios conjuntos y asociadas han sido modificadas cuando ha sido necesario, para asegurar que exista una consistencia con las políticas adoptadas por la Entidad.

e. **Clasificación de costos, gastos y utilidad de operación**

La Entidad ha elaborado sus estados consolidados de resultados y otros resultados integrales clasificándolos principalmente por la función y algunas partidas relevantes por naturaleza, ya que al agrupar sus costos y gastos de esta en forma permite conocer los distintos niveles de utilidad. Adicionalmente, para un mejor análisis de su situación financiera, la Entidad ha considerado necesario presentar el importe de la utilidad de operación por separado en los estados consolidados de resultados y otros resultados integrales, debido a que dicha información es una práctica común de revelación del sector al que pertenece la Entidad.

f. **Activos financieros**

Los activos financieros se valúan inicialmente a valor razonable, más los costos de transacción, excepto por aquellos activos financieros clasificados como valor razonable con cambios a través de resultados.

La clasificación de los activos financieros depende de la naturaleza y propósito y se determina al momento de su reconocimiento. La Entidad tiene los siguientes:

- i. **Efectivo y equivalentes de efectivo** - Consisten principalmente en depósitos bancarios en cuentas de cheques e inversiones en valores a corto plazo, de gran liquidez, fácilmente convertibles en efectivo y sujetos a riesgos poco significativos de cambios en valor. El efectivo se presenta a valor nominal y los equivalentes se valúan a su valor razonable; las fluctuaciones en su valor se reconocen en el costo financiero del período. Los equivalentes de efectivo están representados principalmente por inversiones en papel gubernamental con riesgo mínimo, en su caso, los riesgos que pudieran asociarse están relacionados con el mercado en donde operan, las tasas de interés asociadas al plazo, los tipos de cambio y los riesgos inherentes de crédito y liquidez del mercado.
- ii. **Cuentas por cobrar** - Las cuentas por cobrar a clientes y otras cuentas por cobrar con pagos fijos o determinables que no se negocian en un mercado activo, se valúan al costo amortizado usando el método de interés efectivo, menos cualquier deterioro.
- iii. **Deterioro de activos financieros** - Se sujetan a pruebas para efectos de deterioro al final de cada período sobre el cual se informa. Se considera que los activos financieros están deteriorados, cuando existe evidencia objetiva de que como consecuencia de uno o más eventos que hayan ocurrido después del reconocimiento inicial del activo financiero, los flujos de efectivo futuros estimados del activo financiero han sido afectados.

El valor en libros del activo financiero se reduce por la pérdida por deterioro directamente para todos los activos financieros, excepto para las cuentas por cobrar a clientes, donde el valor en libros se reduce a través de una cuenta de estimación para cuentas de cobro dudoso. Cuando se considera que una cuenta por cobrar es incobrable, se elimina contra la estimación. La recuperación posterior de los montos previamente eliminados se convierte en créditos contra la estimación. Los cambios en el valor en libros de la cuenta de la estimación se reconocen en los resultados.



- iv. **Baja de activos financieros** - La Entidad da de baja un activo financiero únicamente cuando expiran los derechos contractuales sobre los flujos de efectivo del activo financiero, y transfiere de manera sustancial los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad del activo financiero. Si la Entidad no transfiere ni retiene sustancialmente todos los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad y continúa reteniendo el control del activo transferido, la Entidad reconoce su participación en el activo y la obligación asociada por los montos que tendría que pagar.

g. **Inventarios y costo de ventas**

Los inventarios consisten principalmente en rieles, durmientes y otros materiales para mantenimiento de los inmuebles, maquinaria y equipo, así como el diésel que es utilizado como combustible para proveer los servicios ferroviarios. Los inventarios se valúan al menor de su costo o valor de realización, utilizando el método de costo promedio. Así mismo, el costo de ventas se reconoce al costo histórico de las compras e inventarios consumidos. Los valores así determinados no exceden de su valor neto de realización.

La estimación para inventarios obsoletos se considera suficiente para absorber pérdidas por estos conceptos, la cual es determinada conforme a estudios realizados por la administración de la Entidad.

h. **Inmuebles, maquinaria y equipo**

Se registran al costo de adquisición. La depreciación se calcula conforme al método de línea recta con base en la vida útil de los activos estimada por la administración de la Entidad.

La capitalización de la rehabilitación y conservación de vías es realizada cuando se cambian componentes en más del 20% de un tramo de vía, depreciándolos a una tasa entre 3.3% y 6.6%. En el caso de mantenimiento o reparaciones que no requieren el cambio de componentes en más del 20% de un tramo de vía, su costo es registrado en resultados.

Los gastos de mantenimiento regular y reparaciones se cargan a resultados cuando se incurren. El costo de reparaciones mayores en locomotoras es capitalizado como un componente del activo y amortizado hasta que otro mantenimiento mayor que afecte los mismos componentes es realizado conforme al plan de mantenimientos mayores.

La depreciación se reconoce para dar de baja el costo o la valuación de los activos (distintos a las propiedades en construcción), menos su valor residual, sobre sus vidas útiles utilizando el método de línea recta. La vida útil estimada, el valor residual y el método de depreciación se revisan al final de cada año, y el efecto de cualquier cambio en la estimación registrada se reconoce sobre una base prospectiva. La depreciación se calcula conforme al método de línea recta, como sigue:

	% anual
Equipo de arrastre	3.3 a 20.0
Locomotoras	5.0 a 20.0
Maquinaria de vía	10.0 a 33.3
Maquinaria de talleres	5.0
Contenedores	20.0
Maquinaria y equipo	5.0 a 20.0
Equipo de cómputo	10.0 a 33.0
Equipo de telecomunicaciones	6.6 a 35.0
Mobiliario y equipo de oficina	10.0 a 33.0
Equipo automotriz	12.5 a 20.0
Embarcaciones	4.0
Edificios	5.0
Vías y estructuras	2.0 a 50.0
Puentes, túneles y alcantarillas	3.3 a 50.0
Sistemas de comunicación y tráfico	10.0
Terminales y talleres	3.3 a 20.0



i. ***Títulos de concesión***

Están registrados a su costo de adjudicación y los costos posteriores relacionados con las modificaciones, son capitalizados como parte del valor de los títulos de concesión. Dichos títulos se amortizan en línea recta en función de la vida útil remanente estimada de los activos fijos concesionados, que es de 30.3 años para Ferromex, 50 años para Ferrosur y 20 años para TTG; siempre y cuando el plazo de amortización de los activos fijos concesionados no sea mayor al de la vigencia de la concesión. Ver Nota 9.

j. ***Inversión en asociada e inversiones permanentes***

La inversión en acciones de la entidad asociada e inversiones en negocios conjuntos se valúa por el método de participación. Conforme a este método, el costo de adquisición de las acciones se modifica por la parte proporcional de los cambios en las cuentas del capital contable de la asociada, posteriores a la fecha de la compra. La participación de la Entidad en los resultados de la asociada se presenta por separado en el estado de resultados y otros resultados integrales.

Aquellas inversiones permanentes efectuadas por la Entidad en entidades en las que no tiene el control, control conjunto, ni influencia significativa se registran a costo histórico y los dividendos recibidos se reconocen en los resultados del período salvo que provengan de utilidades de períodos anteriores a la adquisición, en cuyo caso se disminuyen de la inversión permanente.

k. ***Pagos basados en acciones***

Las transacciones con pagos basados en acciones liquidables mediante instrumentos de capital a empleados se valúan al valor razonable de los instrumentos de capital a la fecha en que se otorgan. Los detalles relacionados con las transacciones con pagos basados en acciones liquidadas mediante instrumentos de capital se presentan en la Nota 14.

l. ***Costos por préstamos***

Los costos por préstamos generales o atribuibles directamente a la adquisición o construcción de activos para uso de la Entidad y que constituyen activos calificables que requieren de un período de tiempo substancial hasta que estén listos y útiles, se adicionan al costo de esos activos durante ese tiempo hasta el momento en que estén listos para su uso. Los costos sujetos a capitalización incluyen diferencias cambiarias relacionadas con préstamos denominados en moneda extranjera, y estos se consideran como un ajuste al gasto por interés hasta el equivalente a un gasto por interés en moneda local.

El ingreso que se obtiene por la inversión temporal de fondos de préstamos específicos pendientes de ser utilizados en activos calificables se deduce de los costos por préstamos para ser capitalizados.

Todos los otros costos por préstamos se reconocen en resultados durante el período en que se incurren.

m. ***Arrendamientos***

– **La Entidad como arrendatario**

La Entidad evalúa si un contrato contiene un arrendamiento en su origen. La Entidad reconoce un activo por derechos de uso y un pasivo por arrendamiento correspondiente respecto a todos los contratos de arrendamiento en los que sea arrendatario, exceptuando los arrendamientos de corto plazo (plazo de 12 meses o menos) y los de activos de bajo valor. Para estos arrendamientos, la Entidad reconoce los pagos de renta como un gasto operativo bajo el método de línea recta a través del periodo de vigencia del arrendamiento, a menos que otro método sea más representativo del patrón del tiempo en que los beneficios económicos provenientes del consumo de los activos arrendados.

El pasivo por arrendamiento es medido inicialmente al valor presente de los pagos de renta que no sean pagados en la fecha de inicio, descontado por la tasa implícita en el contrato. Si esta tasa no puede ser fácilmente determinada, la Entidad utiliza tasas de endeudamiento incrementales.



Los pagos de renta incluidos en la medición del pasivo por arrendamiento consisten en:

- Pagos de renta fijos (incluyendo pagos fijos en sustancia), menos cualquier incentivo por arrendamiento recibido;
- El monto esperado a pagarse por el arrendatario bajo garantías de valor residual;
- El precio de ejercicio de opciones de compra, si el arrendatario está razonablemente certero de ejercitar las opciones; y
- Pagos por penalizaciones resultantes de la terminación del arrendamiento, si el periodo del arrendamiento refleja el ejercicio de una opción de terminación del arrendamiento.

El pasivo por arrendamiento se presenta como un concepto separado en el estado consolidado de posición financiera.

El pasivo por arrendamiento es medido subsecuentemente con el aumento del valor en libros para reflejar los intereses devengados por el pasivo por arrendamiento (usando el método de interés efectivo) y reduciendo el valor en libros para reflejar los pagos de renta realizados.

La Entidad revalúa el pasivo por arrendamiento (y realiza el ajuste correspondiente al activo por derechos de uso relacionado) siempre que:

- El plazo del arrendamiento es modificado o hay un evento o cambio significativo en las circunstancias del arrendamiento resultando en un cambio en la evaluación del ejercicio de opción de compra, en cuyo caso el pasivo por arrendamiento es medido descontando los pagos de renta actualizados usando una tasa de descuento actualizada.
- Un contrato de arrendamiento se modifique y la modificación del arrendamiento no se contabilice como un arrendamiento separado, en cuyo caso el pasivo por arrendamiento se revalúa basándose en el plazo del arrendamiento modificado, descontando los pagos de renta actualizados usando una tasa de descuento actualizada a la fecha de entrada en vigor de la modificación.

Los activos por derechos de uso consisten en la medición inicial del pasivo por arrendamiento correspondiente, los pagos de renta realizados en o antes de la fecha de inicio, menos cualquier incentivo por arrendamiento recibido y cualquier costo inicial directo. La valuación subsecuente es el costo menos la depreciación acumulada y pérdidas por deterioro.

Si la Entidad incurre en una obligación surgida de costos de dismantelar y remover un activo arrendado, restaurar el lugar en el cual está localizado o restaurar el activo subyacente a la condición requerida por los términos y condiciones del arrendamiento, reconoce una provisión medida conforme a la IAS 37. En la medida en que los costos se relacionen a un activo por derechos de uso, los costos son incluidos en el activo por derechos de uso relacionado, a menos que dichos costos se incurran para generar inventarios.

Los activos por derechos de uso se deprecian sobre el periodo que resulte más corto entre el periodo del arrendamiento y la vida útil del activo subyacente. Si un arrendamiento transfiere la propiedad del activo subyacente o el costo del activo por derechos de uso refleja que la Entidad planea ejercer una opción de compra, el activo por derecho de uso se depreciará sobre la vida útil. La depreciación comienza en la fecha de inicio del arrendamiento.

Los activos por derechos de uso son presentados como un concepto separado en el estado consolidado de posición financiera.

La Entidad aplica IAS 36 para determinar si un activo por derechos de uso está deteriorado y contabiliza cualquier pérdida por deterioro identificada como se describe en la política de “Inmuebles, maquinaria y equipo”.



n. ***Deterioro de activos de larga duración en uso***

La Entidad revisa el valor en libros de los activos de larga duración en uso, ante la presencia de algún indicio de deterioro que pudiera indicar que el valor en libros pudiera no ser recuperable, considerando el mayor del valor presente de los flujos netos de efectivo futuros o el precio neto de venta en el caso de su eventual disposición. El deterioro se registra si el valor en libros excede al mayor de los valores antes mencionados. Los indicios de deterioro que se consideran para estos efectos, son entre otros, las pérdidas de operación o flujos de efectivo negativos en el período, si es que están combinados con un historial o proyección de pérdidas, depreciaciones y amortizaciones cargadas a resultados que en términos porcentuales, en relación con los ingresos, sean substancialmente superiores a las de ejercicios anteriores, efectos de obsolescencia, competencia y otros factores económicos y legales. Al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, no existen indicios de deterioro en dichos activos.

o. ***Crédito Mercantil***

El crédito mercantil es inicialmente reconocido y medido como establece la política de Combinación de negocios. El crédito mercantil no se amortiza, pero se revisa por deterioro al menos anualmente. Para los efectos de las pruebas de deterioro, el crédito mercantil se asigna a cada una de las unidades generadoras de efectivo de la Entidad (o grupos de unidades generadoras de efectivo) que se espera se beneficien de las sinergias de la combinación. Las unidades generadoras de efectivo a las que se ha asignado crédito mercantil se analizan por deterioro anualmente, o con mayor frecuencia cuando hay un indicio de que la unidad puede estar deteriorada. Si el monto recuperable de la unidad generadora de efectivo es menor que el valor en libros de la unidad, la pérdida por deterioro se asigna primero para reducir el valor en libros de cualquier crédito mercantil asignado a la unidad y luego a los otros activos de la unidad a prorrata sobre la base del valor en libros de cada activo en la unidad. Una pérdida por deterioro reconocida para el crédito mercantil no se revierte en un período posterior. Al disponer de una unidad generadora de efectivo, el monto atribuible del deterioro se incluye en la determinación de la ganancia o pérdida en la disposición.

p. ***Pasivos financieros***

Los instrumentos de deuda y de capital se clasifican como pasivos financieros o como capital de acuerdo con el contenido de los acuerdos contractuales y las definiciones de un pasivo financiero y un instrumento de capital.

Todos los pasivos financieros se miden subsecuentemente a costo amortizado utilizando el método de interés efectivo o a valor razonable a través de resultados.

Sin embargo, los pasivos financieros que surgen cuando una transferencia de un activo financiero no califica para la baja o cuando se aplica el enfoque de participación continua, y los contratos de garantía financiera emitidos por la Entidad, se miden de acuerdo con las políticas contables específicas que se detallan a continuación.

q. ***Impuestos a la utilidad***

La Entidad está sujeta a las disposiciones de la Ley del Impuesto Sobre la Renta (“ISR”). El impuesto causado ISR, se basa en las utilidades fiscales de cada año determinado conforme a las leyes. La utilidad fiscal difiere de la ganancia reportada en la utilidad integral, debido a las partidas de ingresos o gastos gravables o deducibles aplicables. El pasivo de la Entidad por concepto de impuestos causados se calcula utilizando las tasas fiscales promulgadas al final del período sobre el cual se informa.

El impuesto diferido se reconoce sobre las diferencias temporales entre el valor en libros de los activos y pasivos incluidos en los estados financieros consolidados y las bases fiscales correspondientes utilizadas para determinar la utilidad fiscal. El pasivo por impuesto diferido se reconoce generalmente para todas las diferencias fiscales temporales gravables. Se reconoce un activo por impuestos diferidos, por todas las diferencias temporales deducibles y las pérdidas fiscales por amortizar, en la medida en que resulte probable que la Entidad disponga de utilidades fiscales futuras contra las que pueda aplicar esas diferencias temporales deducibles.



Los impuestos causados y diferidos se reconocen como ingreso o gasto en el estado consolidado de resultados y otros resultados integrales, excepto cuando se refieren a partidas que se reconocen en el renglón de otros componentes de la utilidad integral o directamente en el capital contable, en cuyo caso el impuesto también se reconoce en otros componentes de la utilidad integral.

r. ***Provisiones***

Se reconocen cuando se tiene una obligación presente (ya sea legal o implícita) como resultado de un evento pasado, que probablemente resulte en la salida de recursos económicos y que pueda ser estimada razonablemente.

El importe reconocido como provisión es la mejor estimación del desembolso necesario para liquidar la obligación presente, al final del período sobre el que se informa, teniendo en cuenta los riesgos y las incertidumbres que rodean a la obligación. Cuando se valúa una provisión usando los flujos de efectivo estimados para liquidar la obligación presente, su valor en libros representa el valor presente de dichos flujos de efectivo.

Cuando se espera la recuperación de algunos o todos los beneficios económicos requeridos para cancelar una provisión, se reconoce una cuenta por cobrar como un activo si es virtualmente seguro que se recibirá el desembolso y el monto de la cuenta por cobrar puede ser medido razonablemente.

s. ***Costos de beneficios al retiro, beneficios por terminación***

Las aportaciones a los planes de beneficios al retiro de contribuciones definidas se reconocen como gastos al momento en que los empleados han prestado los servicios que les otorgan el derecho a las contribuciones.

En el caso de los planes de beneficios definidos, que constituyen la prima de antigüedad, su costo se determina utilizando el método de crédito unitario proyectado, con valuaciones actuariales que se realizan al final de cada periodo sobre el que se informa. Las remediones, que incluyen las ganancias y pérdidas actuariales, el efecto de los cambios en el piso del activo y el retorno del plan de activos (excluidos los intereses), se reflejan de inmediato en el estado de posición financiera con cargo o crédito que se reconoce en otros resultados integrales en el período en que se incurren. Las remediones que reconocen en otros resultados integrales se reconocen de inmediato en las utilidades acumuladas y no se reclasifican a resultados. Costo por servicios pasados se reconoce en resultados en el período de la modificación al plan. Los intereses netos se calculan aplicando la tasa de descuento al inicio del período de la obligación al activo por beneficios definidos. Los costos por beneficios definidos se clasifican de la siguiente manera:

- Costo por servicio (incluido el costo del servicio actual, costo de los servicios pasados, así como las ganancias y pérdidas por reducciones o liquidaciones).
- Los gastos o ingresos por interés - netos.
- Remediones

La Entidad presenta los dos primeros componentes de los costos por beneficios definidos en una línea como costos directos del servicio en el estado de resultados y otros resultados integrales. Las ganancias y pérdidas por reducción del servicio se reconocen como costos por servicios pasados.

Las obligaciones por beneficios al retiro reconocidas en el estado consolidado de posición financiera representan las pérdidas y ganancias actuales en los planes por beneficios definidos de la Entidad. Cualquier ganancia que surja de este cálculo se limita al valor presente de cualquier beneficio económico disponible de los reembolsos y reducciones de contribuciones futuras al plan.

Cualquier obligación por indemnización se reconoce al momento que la Entidad ya no puede retirar la oferta de indemnización y/o cuando la Entidad reconoce los costos de reestructuración relacionados.



Beneficios a los empleados a corto plazo y otros beneficios a largo plazo

Se reconoce un pasivo por beneficios que correspondan a los empleados con respecto a sueldos y salarios, vacaciones anuales y licencia por enfermedad en el periodo de servicio en que es prestado por el importe no descontado por los beneficios que se espera pagar por ese servicio.

Los pasivos reconocidos por los beneficios a los empleados a corto plazo se valúan al importe no descontado por los beneficios que se espera pagar por ese servicio.

Los pasivos reconocidos por otros beneficios a largo plazo se valúan al valor presente de las salidas de efectivo futuras estimadas que la Entidad espera hacer relacionadas con los servicios provistos por los empleados a la fecha de reporte.

t. ***Participación de los trabajadores en las utilidades (“PTU”)***

La PTU se registra en los resultados del año en que se causa y se presenta en una línea como costos directos del servicio en el estado de resultados y otros resultados integrales. La PTU se determina con base en la utilidad fiscal conforme al artículo 9 de la Ley del impuesto sobre la Renta (“LISR”).

u. ***Transacciones en moneda extranjera***

La moneda funcional de GMXT es el peso. Las transacciones en moneda extranjera se registran al tipo de cambio vigente a la fecha de la transacción. Los saldos de los activos y pasivos en moneda extranjera se ajustan en forma mensual al tipo de cambio de mercado a la fecha de cierre de los estados financieros. Los efectos de las fluctuaciones cambiarias se registran en el estado consolidado de resultados y otros resultados integrales, excepto en los casos en los que procede su capitalización.

v. ***Conversión de estados financieros de operaciones extranjeras***

Los estados financieros de operaciones extranjeras se convierten a la moneda de informe, identificando inicialmente si la moneda funcional y la de registro de la operación extranjera son diferentes y, posteriormente, se realiza la conversión de la moneda funcional a la de informe. Al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la Entidad convierte los estados financieros de operaciones extranjeras (GMXTUS y Texas Pacifico transportation) de la moneda funcional dólar al peso mexicano, se utilizan los siguientes tipos de cambio: 1) de cierre para los activos y pasivos y 2) histórico para el capital contable y 3) el de la fecha de devengamiento para todos los ingresos, costos y gastos. Los efectos de conversión se registran en el capital contable como parte de otros resultados integrales.

w. ***Reconocimiento de ingresos***

La Entidad reconoce ingresos por servicios de flete y determina sus tarifas con base en las condiciones competitivas de mercado de transporte y a sus gastos de operación que garanticen un margen de utilidad razonable.

Los ingresos por flete se reconocen a medida que se presta el servicio desde el origen hasta el destino. La asignación de ingresos entre periodos de informe se basa en el tiempo de tránsito relativo en cada periodo en relación con los gastos incurridos. Otros ingresos operativos derivados de los servicios de flete se reconocen a medida que se realiza el servicio o se cumplen las obligaciones contractuales. Los incentivos para clientes, que se proporcionan principalmente por enviar un volumen acumulado específico o para envíos desde y hacia ubicaciones específicas, se registran como una reducción de los ingresos operativos en función de los envíos de clientes.

x. ***Combinación de negocios***

Las adquisiciones de negocios se contabilizan utilizando el método de compra. La contraprestación transferida en una combinación de negocios se mide a su valor razonable, que se calcula como la suma de los valores razonables de la fecha de adquisición de los activos transferidos por la Entidad, los pasivos contraídos por la Entidad a los antiguos propietarios de la adquirida y las participaciones emitidas por la Entidad a cambio del control de la adquirida. Los costos relacionados con la adquisición se reconocen generalmente en resultados cuando se incurren.



A la fecha de adquisición, los activos identificables adquiridos y los pasivos asumidos se reconocen a su valor razonable, salvo que:

- Los activos o pasivos por impuestos diferidos y los activos o pasivos relacionados con acuerdos de beneficios a los empleados se reconocen y miden de acuerdo con la *IAS 12, Impuesto Sobre la Renta* y la *IAS 19, Beneficios a los empleados*, respectivamente;
- Los pasivos o instrumentos de patrimonio relacionados con acuerdos de pago basado en acciones de la adquirida o acuerdos de pago basados en acciones del grupo suscritos para reemplazar acuerdos de pago basado en acciones de la adquirida se miden de acuerdo con la *IFRS 2 Pagos basados en acciones* en la fecha de adquisición.
- Los activos que se clasifican como mantenidos para la venta de acuerdo con la *NIIF 5, Activos no corrientes mantenidos para la venta y operaciones discontinuas* se miden de acuerdo con esa norma.
- El crédito mercantil se mide como el exceso de la suma de la contraprestación transferida, la cantidad de cualquier participación no controladora en la adquirida y el valor razonable de la participación de la adquirente en la adquirida sobre los activos identificables adquiridos y de los pasivos asumidos. Si después de la reevaluación, el importe neto de los valores de la fecha de adquisición de los activos identificables adquiridos y de los pasivos asumidos excede la suma de la contraprestación transferida, el monto de los intereses minoritarios en la adquirida y el valor razonable de la participación anterior del adquirente en la adquirida, el exceso se reconoce inmediatamente en ganancias o pérdidas como una ganancia de compra negociable.
- Si la contabilización inicial de una combinación de negocios está incompleta al final del período de presentación del informe en el que se produce la combinación, la Entidad presenta los valores provisionales de los elementos cuya contabilidad es incompleta. Esos montos provisionales se ajustan durante el "período de medición" (que no puede exceder un año desde la fecha de adquisición) o se reconocen activos o pasivos adicionales para reflejar la nueva información obtenida sobre hechos y circunstancias que existían en la fecha de adquisición y que si se conocen hubieran afectado los montos reconocidos en ese momento.

4. Juicios contables críticos y fuentes clave para la estimación de incertidumbres

En la aplicación de las políticas contables, las cuales se describen en la Nota 3, la administración de la Entidad hace juicios, estimaciones y supuestos sobre los valores de activos y pasivos. Las estimaciones y supuestos asociados se basan en la experiencia y otros factores que se consideran relevantes. Los resultados reales podrían diferir de estas estimaciones.

Las fuentes de incertidumbre clave en las estimaciones efectuadas a la fecha del estado consolidado de posición financiera, y que tienen un riesgo significativo de derivar un ajuste en los valores en libros de activos y pasivos durante el siguiente período financiero son como sigue:

- Inmuebles, maquinaria y equipo: La Entidad revisa la estimación de su vida útil y método de depreciación, el efecto de cualquier cambio en la estimación se reconoce de manera prospectiva. Adicionalmente, al final de cada período, la Entidad revisa los valores en libros de sus activos tangibles a fin de determinar si existe un indicativo de que estos han sufrido alguna pérdida por deterioro.
- Deterioro: La Entidad realiza pruebas deterioro cuando existen indicios y en el caso del crédito mercantil se realizan anualmente. Estas pruebas implican la estimación de flujos futuros de efectivo que obtendrá la Entidad y de la tasa de descuento más apropiada.
- Beneficios a los empleados: Se basan en valuaciones actuariales con supuestos relativos a tasas de descuento, tasas de incremento de salarios y otras estimaciones actuariales utilizadas. Los supuestos son actualizados en forma anual.



- Contingencias: Como se detalla en la Nota 19, la Compañía está sujeta a contingencias que de materializarse no tendrían un impacto en la situación financiera, desempeño o flujos de efectivo futuros.
- Valuaciones a valor razonable de activos y pasivos adquiridos en combinación de negocios. Las valuaciones a valor razonable incluyen la incorporación de juicios críticos tales como la determinación de la técnica apropiada de valuación, la determinación de datos para la valuación como tasas de descuento, proyecciones de ingresos, determinación de valores de reposición, vidas útiles remanentes, factores de estado, entre otros.
- Estimación de la tasa de descuento y plazo para el cálculo de los arrendamientos: La Entidad estima la tasa de descuento a utilizar en la determinación del pasivo por arrendamiento. También define el plazo de los arrendamientos como el periodo por el cual existe un compromiso contractual de pago, considerando el periodo no cancelable del contrato, así como las opciones de renovación y de terminación anticipada que es probable que se ejerzan.

La Entidad considera que los supuestos utilizados a la fecha de estos estados financieros consolidados son apropiados y bien fundamentados.

La Entidad también ha emitido juicios en la aplicación de ciertas normas contables. En particular, la Entidad ha concluido que sus concesiones no califican bajo el alcance de la *IFRIC 12, Acuerdos de Concesiones de Servicios*, debido a la naturaleza de la regulación a la que está sujeta.

5. Cuentas por cobrar a clientes

	2025	2024	2023
Cuentas por cobrar a clientes	\$ 8,081,969	\$ 7,438,207	\$ 7,099,612
Estimación de pérdidas crediticias esperadas	<u>(118,971)</u>	<u>(120,346)</u>	<u>(117,336)</u>
Cientes - Neto	<u>\$ 7,962,998</u>	<u>\$ 7,317,861</u>	<u>\$ 6,982,276</u>

El plazo de crédito promedio sobre los servicios de flete es de 30 días. No se hace ningún cargo por intereses sobre las cuentas por cobrar a clientes. La Entidad ha reconocido una estimación de pérdidas crediticias esperadas por la totalidad de las cuentas por cobrar irrecuperables, con antigüedad de 120 días o más.

Antes de aceptar cualquier nuevo cliente, la Entidad utiliza un sistema externo de calificación crediticia para evaluar la calidad crediticia del cliente potencial y define los límites de crédito por cliente.

Antigüedad de las cuentas por cobrar vencidas, pero no incobrables:

	2025	2024	2023
60 - 90 días	\$ 343,030	\$ 236,728	\$ 87,659
90 - 120 días	174,885	164,867	179,744
Más de 120 días	<u>1,132,526</u>	<u>1,066,843</u>	<u>873,553</u>
Total	<u>\$ 1,650,441</u>	<u>\$ 1,468,438</u>	<u>\$ 1,140,956</u>

La antigüedad promedio al 31 de diciembre 2025, 2024 y 2023 fue de 37, 35 y 37 días cartera, respectivamente.

Las cuentas por cobrar a clientes reveladas en los párrafos anteriores incluyen los montos que están vencidos al final del periodo sobre el que se informa, pero para los cuales la Entidad no ha reconocido estimación de pérdidas crediticias, aún así no ha habido cambio significativo en la calidad crediticia y los importes aún se consideran recuperables.



Cambio en la estimación de pérdidas crediticias esperadas:

	2025	2024	2023
Saldos al inicio del año	\$ (120,346)	\$ (117,336)	\$ (137,586)
Incremento en provisión	(4,996)	(37,601)	(34,875)
Aplicaciones a la reserva	-	40,794	42,193
Resultado por conversión de moneda	<u>6,371</u>	<u>(6,203)</u>	<u>12,932</u>
Saldos al final del año	<u>\$ (118,971)</u>	<u>\$ (120,346)</u>	<u>\$ (117,336)</u>

6. Inventarios

El saldo de este rubro se integra por:

	2025	2024	2023
Material de vía	\$ 1,012,610	\$ 707,485	\$ 804,894
Otras refacciones y materiales	<u>647,587</u>	<u>620,024</u>	<u>445,175</u>
	<u>\$ 1,660,197</u>	<u>\$ 1,327,509</u>	<u>\$ 1,250,069</u>

7. Inmuebles, maquinaria y equipo

El saldo de este rubro se integra como sigue:

	Saldo al 31 de diciembre de 2024	Adiciones directas	Bajas por ventas	Efecto cambiario	Saldo al 31 de diciembre de 2025
Inversión:					
Vías y estructuras	\$ 58,214,547	\$ 4,792,303	\$ (317,117)	\$ (1,726,696)	\$ 60,963,037
Locomotoras	21,239,532	4,135,955	(404,420)	(124,703)	24,846,364
Terrenos	26,231,870	53,168	-	(2,909,273)	23,375,765
Construcciones en proceso	11,706,615	(2,853,250)	-	1,752,592	10,605,957
Equipo de telecomunicaciones	9,742,704	1,171,572	(1,528,438)	(591,965)	8,793,873
Puentes, túneles y alcantarillas	8,174,084	901,778	-	(489,435)	8,586,427
Terminales y talleres	6,100,890	545,421	-	-	6,646,311
Equipo de arrastre	5,390,323	57,906	(256,641)	(127,516)	5,064,072
Equipo automotriz	3,854,034	207,623	(460,458)	(240,219)	3,360,980
Maquinaria y equipo	2,950,820	366,891	(93,263)	(187,903)	3,036,545
Edificios	2,703,319	103,971	(7,119)	(222,356)	2,577,815
Maquinaria de vía	1,904,199	231,740	(8,045)	-	2,127,894
Embarcaciones	1,826,977	-	-	(207,465)	1,619,512
Equipo de cómputo	847,815	89,207	(16,874)	-	920,148
Intereses por capitalizar	462,164	56,745	-	-	518,909
Maquinaria de talleres	288,931	13,270	(1,256)	-	300,945
Mobiliario y equipo de oficina	212,298	30,891	(654)	-	242,535
Contenedores	182,903	-	(639)	-	182,264
Sistemas de comunicación y tráfico	<u>103,201</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>103,201</u>
Total inversión	<u>\$ 162,137,226</u>	<u>\$ 9,905,191</u>	<u>\$ (3,094,924)</u>	<u>\$ (5,074,939)</u>	<u>\$ 163,872,554</u>



	Saldo al 31 de diciembre de 2024	Adiciones directas	Bajas por ventas	Efecto cambiario	Saldo al 31 de diciembre de 2025
Depreciación:					
Vías y estructuras	\$ 27,239,160	\$ 2,044,975	\$ (196,903)	\$ 607,634	\$ 29,694,866
Locomotoras	14,259,462	1,190,433	(393,086)	22,793	15,079,602
Equipo de telecomunicaciones	5,824,888	1,233,370	(1,528,314)	297,267	5,827,211
Terminales y talleres	3,095,948	289,939	-	-	3,385,887
Puentes, túneles y alcantarillas	3,119,063	229,188	-	(83,695)	3,264,556
Equipo de arrastre	3,247,869	171,194	(235,761)	(64,169)	3,119,133
Equipo automotriz	2,515,993	301,588	(454,223)	(125,478)	2,237,880
Maquinaria de vía	1,510,185	151,788	(12,009)	-	1,649,964
Maquinaria y equipo	1,499,804	216,191	(93,305)	(94,828)	1,527,862
Edificios	1,301,559	122,040	(6,767)	(106,708)	1,310,124
Equipo de cómputo	710,233	53,751	(3,073)	-	760,911
Embarcaciones	234,617	65,938	-	(30,956)	269,599
Maquinaria de talleres	220,418	9,021	(1,134)	-	228,305
Contenedores	90,548	21,090	(214)	-	111,424
Mobiliario y equipo de oficina	83,789	23,565	(626)	-	106,728
Sistemas de comunicación y tráfico	<u>102,426</u>	<u>583</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>103,009</u>
Total depreciación acumulada	65,055,962	6,124,654	(2,925,415)	421,860	68,677,061
Reserva para bajas	<u>19,872</u>	<u>1,128</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>21,000</u>
Inversión neta	<u>\$ 97,061,392</u>	<u>\$ 3,779,409</u>	<u>\$ (169,509)</u>	<u>\$ (5,496,799)</u>	<u>\$ 95,174,493</u>

	Saldo al 31 de diciembre de 2023	Adiciones directas	Bajas por ventas	Incorporación CGR	Traspaso Título de Concesión	Efecto cambiario	Saldo al 31 de diciembre de 2024
Inversión:							
Vías y estructuras	\$ 53,593,265	\$ 2,952,887	\$ (578,748)	\$ -	\$ (17,512)	\$ 2,264,655	\$ 58,214,547
Terrenos	21,993,484	9,407	-	-	-	4,228,979	26,231,870
Locomotoras	20,444,770	670,197	(335,632)	-	-	460,197	21,239,532
Construcciones en proceso	10,125,392	1,485,562	-	6,727	(36,724)	125,658	11,706,615
Equipo de telecomunicaciones	8,419,562	433,715	(1,644)	-	-	891,071	9,742,704
Puentes, túneles y alcantarillas	6,459,098	999,242	-	-	-	715,744	8,174,084
Terminales y talleres	5,770,232	330,658	-	-	-	-	6,100,890
Equipo de arrastre	5,355,209	33,376	(189,927)	-	-	191,665	5,390,323
Equipo automotriz	2,928,608	222,191	(190,800)	-	-	894,035	3,854,034
Maquinaria y equipo	2,509,760	204,629	(31,894)	12,746	-	255,579	2,950,820
Edificios	2,127,107	223,365	-	-	-	352,847	2,703,319
Maquinaria de vía	1,880,860	107,277	(83,938)	-	-	-	1,904,199
Embarcaciones	-	-	-	1,769,351	-	57,626	1,826,977
Equipo de cómputo	811,575	42,464	(6,224)	-	-	-	847,815
Intereses por capitalizar	336,383	125,781	-	-	-	-	462,164
Maquinaria de talleres	286,310	2,621	-	-	-	-	288,931
Mobiliario y equipo de oficina	117,577	94,774	(53)	-	-	-	212,298
Contenedores	167,573	16,296	(966)	-	-	-	182,903
Sistemas de comunicación y tráfico	<u>103,201</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>103,201</u>
Total inversión	<u>\$ 143,429,966</u>	<u>\$ 7,954,442</u>	<u>\$ (1,419,826)</u>	<u>\$ 1,788,824</u>	<u>\$ (54,236)</u>	<u>\$ 10,438,056</u>	<u>\$ 162,137,226</u>



	Saldo al 31 de diciembre de 2023	Adiciones directas	Bajas por ventas	Incorporación CGR	Traspaso Título de Concesión	Efecto cambiario	Saldo al 31 de diciembre de 2024
Depreciación:							
Vías y estructuras	\$ 25,052,379	\$ 2,497,203	\$ (501,650)	\$ -	\$ -	\$ 191,228	\$ 27,239,160
Locomotoras	13,335,606	1,091,443	(319,034)	-	-	151,447	14,259,462
Equipo de telecomunicaciones	4,973,714	720,518	(1,186)	-	-	131,842	5,824,888
Equipo de arrastre	3,143,281	128,159	(168,949)	-	-	145,378	3,247,869
Puentes, túneles y alcantarillas	2,528,720	196,000	-	-	-	394,343	3,119,063
Terminales y talleres	2,822,010	273,938	-	-	-	-	3,095,948
Equipo automotriz	2,192,257	285,359	(180,739)	-	-	219,116	2,515,993
Maquinaria de vía	1,447,323	135,720	(72,858)	-	-	-	1,510,185
Maquinaria y equipo	1,186,316	151,940	(30,559)	3,800	-	188,307	1,499,804
Edificios	1,042,216	117,047	-	-	-	142,296	1,301,559
Equipo de cómputo	657,922	58,484	(6,173)	-	-	-	710,233
Embarcaciones	-	15,694	-	210,385	-	8,538	234,617
Maquinaria de talleres	211,558	8,860	-	-	-	-	220,418
Sistemas de comunicación y tráfico	101,658	768	-	-	-	-	102,426
Contenedores	70,533	20,827	(812)	-	-	-	90,548
Mobiliario y equipo de oficina	64,588	19,252	(51)	-	-	-	83,789
Total depreciación acumulada	58,830,081	5,721,212	(1,282,011)	214,185	-	1,572,495	65,055,962
Reserva para bajas	24,157	(4,285)	-	-	-	-	19,872
Inversión neta	\$ 84,575,728	\$ 2,237,515	\$ (137,815)	\$ 1,574,639	\$ (54,236)	\$ 8,865,561	\$ 97,061,392
		Saldo al 31 de diciembre de 2022	Adiciones directas	Bajas por ventas	Traspaso Título de Concesión	Efecto cambiario	Saldo al 31 de diciembre de 2023
Inversión:							
Vías y estructuras		\$ 51,923,816	\$ 4,227,208	\$ (122,510)	\$ (790,026)	\$ (1,645,223)	\$ 53,593,265
Terrenos		25,008,775	62,220	-	-	(3,077,511)	21,993,484
Locomotoras		20,238,503	1,815,846	(1,360,661)	-	(248,918)	20,444,770
Construcciones en proceso		10,034,924	(1,060,763)	-	-	1,151,231	10,125,392
Equipo de telecomunicaciones		8,892,185	1,336,872	(1,127,336)	(51,439)	(630,720)	8,419,562
Puentes, túneles y alcantarillas		6,839,194	137,121	-	-	(517,217)	6,459,098
Terminales y talleres		5,286,455	483,777	-	-	-	5,770,232
Equipo de arrastre		5,526,217	36,803	(62,071)	-	(145,740)	5,355,209
Equipo automotriz		3,023,894	190,017	(81,404)	-	(203,899)	2,928,608
Maquinaria y equipo		2,521,175	174,133	(14,328)	-	(171,220)	2,509,760
Edificios		2,455,489	29,186	(30)	(97,024)	(260,514)	2,127,107
Maquinaria de vía		1,909,314	5,694	(32,679)	(1,469)	-	1,880,860
Equipo de cómputo		764,214	64,829	(17,468)	-	-	811,575
Intereses por capitalizar		276,599	59,784	-	-	-	336,383
Maquinaria de talleres		291,388	3,906	(7,560)	(1,635)	211	286,310
Contenedores		173,628	-	(6,055)	-	-	167,573
Mobiliario y equipo de oficina		85,165	34,657	(477)	(1,922)	154	117,577
Sistemas de comunicación y tráfico		103,201	-	-	-	-	103,201
Total inversión		145,354,136	7,601,290	(2,832,579)	(943,515)	(5,749,366)	143,429,966
Depreciación:							
Vías y estructuras		22,878,466	2,398,644	(122,510)	(277,827)	175,606	25,052,379
Locomotoras		13,109,242	1,000,417	(710,196)	-	(63,857)	13,335,606



	Saldo al 31 de diciembre de 2022	Adiciones directas	Bajas por ventas	Traspaso Título de Concesión	Efecto cambiario	Saldo al 31 de diciembre de 2023
Equipo de telecomunicaciones	4,915,340	778,299	(1,037,049)	(31,701)	348,825	4,973,714
Equipo de arrastre	3,074,531	188,734	(58,718)	-	(61,266)	3,143,281
Terminales y talleres	2,557,948	264,062	-	-	-	2,822,010
Puentes, túneles y alcantarillas	2,400,620	186,374	-	-	(58,274)	2,528,720
Equipo automotriz	2,240,603	173,178	(77,367)	-	(144,157)	2,192,257
Maquinaria de vía	1,329,312	150,513	(31,559)	(943)	-	1,447,323
Maquinaria y equipo	1,122,254	158,910	(14,018)	-	(80,830)	1,186,316
Edificios	1,083,883	102,879	(19)	(52,648)	(91,879)	1,042,216
Equipo de cómputo	598,388	76,909	(17,375)	-	-	657,922
Maquinaria de talleres	209,078	9,583	(6,329)	(983)	209	211,558
Sistemas de comunicación y tráfico	99,886	1,772	-	-	-	101,658
Contenedores	57,417	19,168	(6,052)	-	-	70,533
Mobiliario y equipo de oficina	61,604	4,742	(455)	(1,454)	151	64,588
Total depreciación acumulada	55,738,572	5,514,184	(2,081,647)	(365,556)	24,528	58,830,081
Reserva para bajas	25,129	-	-	-	(972)	24,157
Inversión neta	<u>\$ 89,590,435</u>	<u>\$ 2,087,106</u>	<u>\$ (750,932)</u>	<u>\$ (577,959)</u>	<u>\$ (5,772,922)</u>	<u>\$ 84,575,728</u>

La depreciación cargada a los resultados al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 fue por \$6,124,654, \$5,721,212 y \$5,514,184, respectivamente.

Al 31 de diciembre de 2025 los inmuebles, maquinaria y equipo incluyen costos de préstamos capitalizados por \$168,695, de los cuales se transfirieron a la depreciación del ejercicio \$2,545. La capitalización de los costos de préstamos se calcula con base en el promedio ponderado de los proyectos en proceso que se tienen como activos calificables y que aún no han finalizado a esa fecha. El promedio de activos calificables durante 2025 ascendió a \$385,501. La tasa promedio de capitalización anualizada al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 fue del 28.66%, 24.35%, y 19.67%, respectivamente.

FEC ha otorgado un derecho a otra empresa sobre sus bienes raíces sobre los que tiene derecho de paso que incluyen derechos de operar equipo, utilizar estaciones, realizar ciertas modificaciones, hacer construcciones contiguas o acceder a ellos.

8. Activos por derechos de uso y obligaciones bajo arrendamiento

a. Activos por derechos de uso

Al 31 de diciembre de 2025 los activos por derechos de uso son:

	Saldos al 31 de diciembre de 2024	Adiciones y cambios en contratos	Efecto cambiario	Depreciación	Saldos al 31 de diciembre de 2025
Derechos de uso:					
Terrenos	\$ 4,298	\$ 15,319	\$ -	\$ 14,690	\$ 4,927
Edificios	328,298	99,590	-	111,336	316,552
Equipo tractivo	1,550,159	504,506	-	301,447	1,753,218
Equipo de arrastre	8,460,241	3,153,697	(70,812)	2,464,566	9,078,560
Maquinaria y equipo	718,372	-	(74,016)	70,987	573,369
Equipo automotriz	-	2,463	-	205	2,258
Contenedores	803,811	47,101	-	115,094	735,818
Total derechos de uso	<u>\$11,865,179</u>	<u>\$ 3,822,676</u>	<u>\$ (144,828)</u>	<u>\$ 3,078,325</u>	<u>\$12,464,702</u>



Al 31 de diciembre de 2024 los activos por derechos de uso son:

	Saldos al 31 de diciembre de 2023	Adiciones y cambios en contratos	Efecto cambiario	Depreciación	Saldos al 31 de diciembre de 2024
Derechos de uso:					
Terrenos	\$ 10,558	\$ 78,746	\$ -	\$ 16,336	\$ 4,298
Edificios	127,947	420,913	(1,321)	213,237	328,298
Equipo tractivo	353,569	1,529,068	-	337,152	1,550,159
Equipo de arrastre	6,217,987	4,447,565	(76,114)	2,129,197	8,460,241
Maquinaria y equipo	659,636	-	126,439	67,703	718,372
Contenedores	<u>110,042</u>	<u>757,755</u>	<u>-</u>	<u>63,986</u>	<u>803,811</u>
Total derechos de uso	<u>\$ 7,479,739</u>	<u>\$ 7,164,047</u>	<u>\$ 49,004</u>	<u>\$ 2,827,611</u>	<u>\$11,865,179</u>

Al 31 de diciembre de 2023 los activos por derechos de uso son:

	Saldos al 31 de diciembre de 2022	Adiciones y cambios en contratos	Efecto cambiario	Depreciación	Saldos al 31 de diciembre de 2023
Derechos de uso:					
Terrenos	\$ 12,237	\$ 4,572	\$ -	\$ 6,251	\$ 10,558
Edificios	161,973	72,065	(2,122)	103,969	127,947
Equipo tractivo	5,852	513,792	-	166,075	353,569
Equipo de arrastre	5,194,925	2,825,056	-	1,801,994	6,217,987
Maquinaria y equipo	212,419	561,098	(113,881)	-	659,636
Contenedores	<u>73,650</u>	<u>70,825</u>	<u>-</u>	<u>34,433</u>	<u>110,042</u>
Total derechos de uso	<u>\$ 5,661,056</u>	<u>\$ 4,047,408</u>	<u>\$ (116,003)</u>	<u>\$ 2,112,722</u>	<u>\$ 7,479,739</u>

La Entidad tiene la opción de comprar cierto equipo por un monto nominal al final del periodo del arrendamiento. El plazo mayor de los contratos de arrendamiento de algunos equipos es de 10 años y para algunos inmuebles como terrenos es de 30 años.

Los efectos cargados a resultados por activos por derecho de uso al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 son por depreciación \$3,078,325, \$2,827,611 y \$2,112,722, respectivamente.

- b. Los vencimientos de las obligaciones bajo arrendamiento son como sigue:

	2026
Análisis de madurez:	
2026	\$ 2,412,268
2027	1,829,706
2028	1,560,557
2029	1,239,697
2030	1,039,868
2031 y posteriores	<u>3,562,708</u>
	<u>\$ 11,644,804</u>
Analizado como:	
Corto plazo	\$ 2,412,268
Largo plazo	<u>9,232,536</u>
	<u>\$ 11,644,804</u>



Los efectos cargados a resultados por obligaciones bajo arrendamiento al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 por intereses fue de \$622,586, \$445,733 y \$287,761, respectivamente. La salida de efectivo por este concepto fue de \$3,679,292, \$3,179,313 y \$2,475,263 al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, respectivamente.

El costo por arrendamiento a corto plazo y bajo valor cargado a resultados de 2025, 2024 y 2023 fue de \$554,488, \$776,283 y \$497,498, respectivamente.

Por los contratos de arrendamiento con Wells Fargo y BBVA, anteriormente clasificados como financieros, al vencimiento de los plazos y una vez que la Entidad haya cumplido con todas sus obligaciones, o cuando los arrendadores y ésta acuerden su vencimiento anticipado, la Entidad está obligada a elegir una de las opciones siguientes:

- Compra de los equipos mediante el pago de la cantidad de US\$1.00 (un dólar 00/100 moneda de curso legal de los Estados Unidos de América).
- Prorrogar el contrato con BBVA por el término de 12 meses durante el cual se pagarán rentas mensuales cuyo monto será el 75% (setenta y cinco por ciento) de la renta promedio de las originalmente generadas en el contrato.
- Participar con BBVA en la venta de las tolvas a un tercero a valor de mercado a la fecha de la operación, recibiendo una cantidad que no exceda de US\$1.00 (un dólar 00/100 moneda de curso legal de los Estados Unidos de América).

9. Títulos de concesión

El saldo de este rubro se integra como sigue:

	2025	2024	2023
Título de concesión:			
Vía troncal sureste	\$ 2,568,046	\$ 2,568,046	\$ 2,513,809
Vía troncal Pacífico-Norte	1,337,287	1,337,287	1,337,287
Radiofrecuencias	36,688	36,688	36,688
Vía corta Nogales-Nacozari	20,500	20,500	20,500
Vías cortas	3,250	3,250	3,250
Vía corta Ojinaga-Topolobampo	2,674	2,674	2,674
Terminal Ferrobuque	<u>500</u>	<u>500</u>	<u>500</u>
	3,968,945	3,968,945	3,914,708
Amortización acumulada	<u>(2,450,541)</u>	<u>(2,349,659)</u>	<u>(2,249,930)</u>
	<u>\$ 1,518,404</u>	<u>\$ 1,619,286</u>	<u>\$ 1,664,778</u>

El Instituto Federal de Telecomunicaciones otorgó a Ferromex y Ferrosur títulos de concesión para usar y aprovechar bandas de frecuencias del espectro radioeléctrico, así como un título de concesión único para uso público, para proveer todo tipo de servicios públicos de telecomunicaciones y radiodifusión.

Como se menciona en la Nota 1, derivado del acuerdo de Ferrosur con el Gobierno Federal, la Entidad cedió ciertos activos, cuyo valor de reposición por \$577,959, fue traspasado de Inmuebles, maquinaria y equipo al saldo de Títulos de concesión y durante 2024 se traspasó \$17,512 y como alta directa \$36,725.

La amortización cargada a los resultados al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 fue \$111,905, \$110,752 y \$96,546, respectivamente.



10. Inversión en acciones e inversiones permanentes

Ferromex y Ferrosur tienen cada una el 25% del capital social de FTVM, compañía responsable de operar la Terminal Ferroviaria de la Ciudad de México. Como se estableció en los lineamientos generales para la apertura a la inversión del Sistema Ferroviario Mexicano, las empresas conectantes con la Terminal tendrían cada una el 25% de las acciones representativas de su capital social.

En diciembre de 2007, Ferromex adquirió 100 acciones de TTX Company, siendo la principal actividad de esta empresa el proveer equipo de arrastre a sus socios, principalmente los Ferrocarriles Clase I de América del Norte.

Las inversiones en acciones en asociada y negocio conjunto son:

Entidad	2025	2024	2023	Número de acciones	% de Tenencia
FTVM	\$ 1,043,476	\$ 897,717	\$ 778,865	348,506,428	50%
TTX Company	119,335	119,335	119,335	100	1%
Florida Dispatch Co.	<u>39,814</u>	<u>39,814</u>	<u>39,814</u>		50%
Total	<u>\$ 1,202,625</u>	<u>\$ 1,056,866</u>	<u>\$ 938,014</u>		

La participación en los resultados es de la siguiente manera:

Entidad	2025	2024	2023
FTVM	<u>\$ 145,758</u>	<u>\$ 118,853</u>	<u>\$ 115,056</u>

11. Crédito mercantil

Como se menciona en la Nota 1, el 30 de septiembre de 2024, la subsidiaria GMXT Marine concluyó la operación de compra de CGR. Al 30 de septiembre de 2024, se cuenta con los siguientes activos adquiridos y pasivos reconocidos por medio de la adquisición:

Miles de dólares	Al 30 de septiembre de 2024	Miles de dólares	Al 30 de septiembre de 2024
Activo:		Pasivo:	
Activo circulante:		Pasivo Circulante:	
Efectivo y equivalentes de efectivo	USD\$ 14,579	Porción circulante de la deuda a largo plazo	USD\$ 5,099
Clientes - Neto	4,911	Proveedores	1,978
Inventarios - Neto	530	Pasivos acumulados	2,203
Pagos anticipados	<u>3,132</u>	Total Pasivo Circulante	<u>9,280</u>
Total Activo Circulante	23,152		



Miles de dólares	Al 30 de septiembre de 2024	Miles de dólares	Al 30 de septiembre de 2024
Inversión en acciones	1,961		
Inmuebles, maquinaria y equipo - Neto	101,320	Deuda a largo plazo	40,421
Otros activos - Neto	<u>943</u>	Impuestos diferidos	<u>(600)</u>
Total Activo	<u>USD\$127,376</u>	Total Pasivo	<u>USD\$49,101</u>
		Activos netos adquiridos	78,275
		60% activos netos adquiridos	46,965
		Contraprestación pagada	<u>USD\$ 67,650</u>
		Crédito mercantil	<u>USD\$ 20,685</u>

Las adquisiciones anteriormente mencionadas se valoraron a la fecha de la adquisición, respectivamente, utilizando el "método de compra", que compara el costo de la entidad adquirida con el monto asignado (valores razonables) a los activos adquiridos y pasivos asumidos. Los valores razonables asignados fueron determinados con base en valuaciones preparadas por firmas de valuadores independientes, información pública de precios de mercado y estimaciones de la administración.

La administración considera que el crédito mercantil se integra por valores razonables por encima de su valor en libros de ciertos inmuebles, maquinaria y equipo, intangibles separables o contractuales adquiridos y sinergias como la potencialización del negocio de FEC y CGR con ciertos clientes existentes. El crédito mercantil no es deducible bajo la legislación mexicana.

Concepto	Nivel de la jerarquía	Técnicas de valuación	Principales datos y supuestos utilizados
Terrenos	Nivel 3	Enfoque de mercado	Comparables de mercado, un ajuste al tratarse de terrenos contiguos que forman un corredor y un ajuste para vías compartidas con otra empresa, que reduce su valor al 50%. Se estimó a través de avalúo realizado por valuadores independientes no relacionados con la Entidad
Vías, estructuras, puentes, túneles y alcantarillas	Nivel 2	Enfoque de costos	Cotización de activos fijos, Índices de precios de productos específicos de la industria, información de vidas útiles totales para la industria
Sistemas de comunicación y tráfico	Nivel 2	Enfoque de costos	Cotización de activos fijos, Índices de precios de productos específicos de la industria, información de vidas útiles totales para la industria



Concepto	Nivel de la jerarquía	Técnicas de valuación	Principales datos y supuestos utilizados
Contrato de compra de gas natural licuado	Nivel 3	Enfoque de ingresos (Metodología, diferencia de beneficios)	Proyecciones de consumo y precio del gas. Estimación de un costo de capital promedio ponderado.
Relaciones con clientes	Nivel 3	Enfoque de ingresos (Metodología, multi-period excess earnings)	Proyecciones a nivel flujo libre de efectivo. Estimación de una tasa de desgaste. Estimación de un costo de capital promedio ponderado.

Como consecuencia de la aplicación de este método, se reconoció un exceso del costo de las entidades adquiridas sobre el valor razonable neto de los activos adquiridos y de los pasivos asumidos por las respectivas compras, resultando en un saldo de crédito mercantil al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, que se integra:

Entidad	2025	2024	2023
FEC	\$ 2,936,819	\$ 3,313,037	\$ 2,761,395
FSRR	515,310	515,310	515,310
CGR	371,645	419,253	-
Raven Transport Holdings, Inc.	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>330,700</u>
Total	<u>\$ 3,823,774</u>	<u>\$ 4,247,600</u>	<u>\$ 3,607,405</u>
Saldo inicial al 1 de enero de 2023		\$ 4,066,138	
Efecto cambiario		(458,733)	
Saldo al 31 de diciembre de 2023		\$ 3,607,405	
Cancelación operación RAVEN		(358,286)	
Adquisición CGR		414,130	
Efecto cambiario		584,351	
Saldo al 31 de diciembre de 2024		\$ 4,247,600	
Efecto cambiario		(423,826)	
Saldo al 31 de diciembre de 2025		\$ 3,823,774	



12. Deuda a corto y largo plazo

La deuda a largo plazo se integra de la siguiente forma

Inicio	Vencimiento	Tasa	Banco	2025	2024	2023
Deuda contratada en Pesos Mexicanos						
Octubre 20, 2014 \$2,000,000	Octubre 7, 2025	Fija 6.76%	Cert. Burs. FERROMX 14	\$ -	\$ -	\$ 2,000,000
Mayo 18, 2023 \$1,692,000	Mayo 9, 2028	Fija 7.19%	Cert. Burs. FERROMX 21	1,692,000	1,692,000	1,692,000
Mayo 18, 2023 \$3,308,000	Mayo 13, 2025	THIE 28d + 0.20%	Cert. Burs. FERROMX 21-2	-	3,308,000	3,308,000
Mayo 12, 2025 \$5,500,000	Octubre 23, 2028	THIEF 28d + 0.47%	Cert. Burs. FERROMX 25	5,500,000	-	-
Octubre 22, 2025 \$8,000,000	Octubre 13, 2028	THIEF 28d + 0.85%	BBVA, Santander, HSBC	7,900,000	-	-
Septiembre 28, 2018 \$13,525,000	Septiembre 17, 2027	Fija 7.99%	Cert. Burs. GMXT 17	13,525,000	13,525,000	13,525,000
Septiembre 23, 2021 \$6,075,000	Septiembre 10, 2029	Fija 8.17%	Cert. Burs. GMXT 19	<u>6,075,000</u>	<u>6,075,000</u>	<u>6,075,000</u>
Total deuda en pesos				<u>\$ 34,692,000</u>	<u>\$24,600,000</u>	<u>\$26,600,000</u>
Inicio	Vencimiento	Tasa	Banco	2025	2024	2023
Deuda contratada en Dólares americanos (cifras en miles de USD):						
Septiembre 26, 2012 US\$30,000	16 pagos anuales: último en Octubre 1, 2034	Fija 3.50%	State Board of Administration of Florida	US\$ 16,057	US\$ 17,553	US\$ 18,999
Septiembre 21, 2021 US\$106,000	19 pagos semestrales: último en Marzo 31, 2031	Fija Swap 1.74%	National Australia Bank	US\$ 41,658	US\$ 46,756	-
Octubre ,17 2025 US\$147,199	58 pagos trimestrales: último en Diciembre 15, 2039	SOFR 3m + 0.79%	EXIM Bank	US\$175,418	-	-
Octubre 21, 2025 US\$106,000	10 pagos trimestrales: último en Junio 30, 2030	SOFR 3m + 1.35%	JP Morgan	US\$ 37,000	-	-
Marzo 22, 2025 US\$30,000	Marzo 21, 2025	SOFR 28d + 1.54%	BBVA México, S.A.	<u>-</u>	<u>US\$ 15,994</u>	<u>-</u>
Deuda en dólares				US\$270,133	US\$ 80,303	US\$ 18,999
Equivalente deuda total en dólares				<u>\$ 4,853,394</u>	<u>\$ 1,627,618</u>	<u>\$ 320,958</u>
Equivalente deuda total en pesos				39,545,394	26,227,618	26,920,958
Costo de emisión de deuda				(308,581)	(70,527)	(63,359)
Porción circulante de la deuda a largo plazo				<u>(489,784)</u>	<u>(3,765,160)</u>	<u>(2,024,011)</u>
Deuda a largo plazo				<u>\$ 38,747,029</u>	<u>\$ 22,391,931</u>	<u>\$ 24,833,588</u>



Los vencimientos de la deuda por pagar a largo plazo son como sigue:

2027	\$	14,027,529
2028		15,607,213
2029		6,604,937
2030		545,414
2031 (en adelante)		2,270,517
Comisiones financieras		<u>(308,581)</u>
	\$	<u>38,747,029</u>

Los créditos establecen ciertas restricciones y obligaciones de hacer y no hacer, las cuales a las fechas de emisión de estos estados financieros consolidados se han cumplido.

Las tasas anuales promedio por los períodos terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 fueron; Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio (TIIE) a 28 días de 7.35%, 10.24% y 11.50%, respectivamente. Tasa Secured Overnight Financing Rate (SOFR) a 28 días de 3.87% y 4.49%.

13. Beneficios a empleados

- a. A continuación, se presenta un análisis al 31 de diciembre del costo neto del período (CNP) por tipo de plan:

	2025	2024	2023
Costo laboral del servicio actual	\$ 34,247	\$ 28,960	\$ 21,164
Costo financiero	51,614	38,320	35,883
(Ganancia) pérdida actuarial del periodo	<u>(10,948)</u>	<u>84,492</u>	<u>(41,620)</u>
Total	<u>\$ 74,913</u>	<u>\$ 151,772</u>	<u>\$ 15,427</u>

- b. Principales hipótesis actuariales:

Las tasas nominales utilizadas en el cálculo de las obligaciones por beneficios y rendimientos del plan se muestran a continuación:

	2025 (%)	2024 (%)	2023 (%)
Tasa de descuento	9.16	10.13	10.42
Tasa de incremento salarial	4.75	4.75	4.75
Tasa de incremento al salario mínimo	12.00/3.75*	11.00 / 3.75*	19.00/4.00*

* 12.00%, 11.00% y 19.00% corresponde a la zona general, respectivamente y 3.75%, 3.75% y 4.00% corresponde a la zona de la frontera norte, respectivamente.

- c. Análisis de sensibilidad

Los análisis de sensibilidad que a continuación se presentan se determinaron con base en los cambios razonablemente posibles de los respectivos supuestos ocurridos al final del periodo que se informa, mientras todas las demás hipótesis se mantienen constantes.

Si la tasa de descuento es de 50 puntos base más alta (más baja), la obligación por beneficio definido, aumentaría a \$670,551 o disminuiría a \$642,450.



Si el incremento en el salario previsto aumenta (disminuye) 50 puntos base, la obligación por beneficio definido aumentaría a \$659,327 o disminuiría a \$652,005.

Si el incremento del salario mínimo aumenta (disminuye) 50 puntos base, la obligación por beneficio definido aumentaría a \$673,425 o disminuiría a \$638,773.

Si la esperanza de vida aumenta (disminuye) en un año, tanto para hombres y mujeres, la obligación de beneficio definido se aumentaría a \$656,397 o disminuiría a \$655,291.

El análisis de sensibilidad que se presentó anteriormente puede no ser representativo de la variación real de la obligación por beneficio definido, ya que es poco probable que el cambio en las hipótesis se produciría en forma aislada de uno a otra ya que algunas de las hipótesis pueden estar correlacionadas.

Por otra parte, al presentar el análisis de sensibilidad anterior, el valor presente de las obligaciones por prestaciones definidas se calcula utilizando el método de crédito unitario proyectado a finales del periodo del que se reporta, el cual es el mismo que el que se aplicó en el cálculo del pasivo por obligaciones definidas reconocidas en el estado de situación financiera.

No hubo cambios en los métodos e hipótesis utilizados en la preparación del análisis de sensibilidad de años anteriores.

14. Principales costos y gastos de operación

Los principales costos y gastos de operación se indican a continuación:

	2025	2024	2023
Costos directos:			
Diésel, gasolina y gas natural	\$ 10,129,826	\$ 10,026,480	\$ 9,123,003
Mano de obra	9,185,182	8,644,615	7,847,593
Renta de carros (Car- Hire)	1,396,548	2,054,364	1,204,126
Mantenimiento de terceros a locomotoras	1,981,797	1,735,260	1,577,271
Servicios de conexión y terminal	993,021	948,492	808,885
Policía y vigilancia	849,897	860,078	700,512
Derechos de concesión	732,324	683,449	632,525
Materiales y refacciones para carros	665,999	565,543	541,865
Arrendamiento de locomotoras	188,407	398,823	57,793
Mantenimiento de terceros a carros	475,903	362,497	282,585
Sustracción de bienes	512,748	334,283	213,581
Contratistas	353,171	331,561	385,155
Arrendamiento de equipo de arrastre y contenedores	256,625	279,541	366,692
Pre-trip e inspección automotriz	150,230	146,225	109,726
Otros	<u>6,157,887</u>	<u>4,751,008</u>	<u>4,442,311</u>
Total costos directos	\$ <u>34,029,565</u>	\$ <u>32,122,219</u>	\$ <u>28,293,623</u>
Gastos de administración:			
Sueldos	\$ 1,070,391	\$ 964,094	\$ 854,867
Honorarios y asesorías	517,950	458,993	434,959
Mantenimiento y materiales de equipo de cómputo	259,304	203,406	183,624
Gasto de viaje	58,665	56,885	46,777
Capacitación confianza	6,918	11,043	7,978
Otros impuestos y derechos	4,873	8,503	7,705
Arrendamiento de inmuebles	2,451	2,993	2,615
Otros	<u>691,455</u>	<u>537,931</u>	<u>552,910</u>
Total gastos de operación	\$ <u>2,612,007</u>	\$ <u>2,243,848</u>	\$ <u>2,091,435</u>



15. Capital contable

- a. El capital social al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 se integra como se muestra a continuación:

Descripción	Acciones	Importe
Porción fija	540,000	\$ -
Porción variable	<u>4,369,400,022</u>	<u>10,666,492</u>
	<u>4,369,940,022</u>	<u>\$ 10,666,492</u>

El día 30 de octubre de 2017, mediante asamblea general extraordinaria de accionistas, se aprobaron los siguientes cambios en relación al número y tipo de acciones de la Entidad:

- Conversión y reclasificación de acciones, representativas del capital social de la Entidad, para quedar integrado por 425,000,000 acciones ordinarias, nominativas, sin expresión de valor nominal, de serie única, equivalentes a cincuenta mil pesos, de las que corresponden 60,000 acciones a la parte fija; y 424,940,000 acciones a la parte variable.
- Split de acciones en relación a 1 a 9 acciones, para quedar en un total de 3,825,000,000, de las que corresponden 540,000 acciones a la parte fija; y 3,824,460,000 acciones a la parte variable.
- Emisión de 301,587,302 acciones nominativas, ordinarias, serie única, de libre suscripción y sin expresión de valor nominal, a efecto de que las acciones sean ofrecidas para su colocación en la oferta global.

El día 26 de abril de 2018, mediante asamblea ordinaria anual de accionistas, se aprobó la cancelación de 25,992,474 acciones representativas de la parte variable del capital social de la Sociedad, las cuales corresponden a las acciones no suscritas y pagadas en la oferta pública inicial de acciones de la Entidad.

El día 26 de abril de 2022, mediante asamblea extraordinaria de accionistas, se aprobó la fusión de la entidad en carácter de fusionante con ITM en carácter de fusionada.

La fusión se llevo a cabo considerando (i) por un lado, el precio promedio de cotización de la acción de la Sociedad, durante el periodo de 90 días comprendido entre el 24 de enero de 2022 y el 22 de abril de 2022, el cual resulta en el precio de \$37.25 pesos y, (ii) por el otro lado, el precio promedio de cotización de las 10,823,039 acciones serie B representativas del capital de GAP propiedad de ITM, durante el periodo de 90 días comprendido entre el 24 de enero de 2022 y el 22 de abril de 2022, el cual resulta en el precio de \$293.70 pesos, más \$6,854,381,916.70 pesos en efectivo provenientes de la caja neta de ITM.

Como resultado de la fusión, se generó un aumento en el capital social de la Sociedad por un monto de \$10,033,108, que es el monto total del capital contable de ITM (considerando el valor actualizado de las acciones de GAP y el valor del efectivo en caja neta de ITM), mediante la emisión de 269,345,194 acciones nominativas sin expresión de valor nominal, serie única, representativas de la parte variable del capital social de la Sociedad (las "Acciones de la Fusión"), las cuales serían distribuidas a los accionistas de ITM.

Como resultado de lo anterior, (i) GMéxico incrementó su participación en el capital social de GMXT pasando de 69.96% a 70.27%, (ii) Grupo Carso, S.A.B. de C.V. incrementó su participación en el capital social de GMXT pasando de 15.14% a 15.24%, y (iii) Sinca Inbursa, S.A. de C.V., Sociedad de Inversión de Capitales incrementó su participación en el capital social de GMXT pasando de 1.46% a 1.88%. Las acciones correspondientes a los accionistas minoritarios de ITM no identificados, serán mantenidas por la Sociedad y serán entregadas a dichos accionistas una vez que éstos sean identificados, salvaguardando todos los derechos de la legislación aplicable y los estatutos sociales que la Sociedad les otorga.



El 27 de junio de 2025 en asamblea general extraordinaria de accionistas con un porcentaje de aprobación de 97.4133% del capital social de la sociedad se aprobó la cancelación de la inscripción de las acciones representativas del capital social de GMXT en el Registro Nacional de Valores y su listado en la Bolsa Mexicana de Valores.

El 23 de septiembre de 2025 se lanzó la oferta pública de adquisición hasta por 390,903,947 acciones a un precio de \$35.99 por acción. Al final de la oferta pública se recibieron cartas de aceptación por un total de 210,893,144 acciones, pagándose un monto de \$7,590,044,253 pesos.

Al 31 de diciembre de 2025 GMXT se encuentra en espera del oficio de la CNBV donde se formalizará la cancelación de la inscripción y listado de las acciones en la Bolsa Mexicana de Valores.

En base a lo solicitado por la ley del Mercado de Valores, GMXT constituyó el fideicomiso irrevocable de administración y pago número F/000320 con Grupo Bursátil Mexicano, S.A. de C.V. Casa de Bolsa, con el fin de adquirir las acciones que no fueron adquiridas a través de la oferta pública de adquisición.

b. Durante 2025, 2024 y 2023 la Entidad efectuó los siguientes movimientos de capital:

En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 20 de octubre de 2025, se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$2,115,784 (equivalente a 0.50 pesos por cada acción en circulación), el cual se pagó en una sola exhibición el día 24 de noviembre de 2025.

En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 21 de julio de 2025, se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$2,184,966 (equivalente a 0.50 pesos por cada acción en circulación), el cual se pagó en una sola exhibición el día 25 de agosto de 2025.

En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 7 de abril de 2025, se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$2,184,966 (equivalente a 0.50 pesos por cada acción en circulación), el cual se pagó en una sola exhibición el día 26 de mayo de 2025.

En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 20 de enero de 2025, se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$2,184,496 (equivalente a 0.50 pesos por cada acción en circulación), el cual se pagó en una sola exhibición el día 24 de febrero de 2025.

En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 14 de octubre de 2024, se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$2,184,496 (equivalente a 0.50 pesos por cada acción en circulación), el cual se pagó en una sola exhibición el día 25 de noviembre de 2024.

En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 15 de julio de 2024, se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$2,184,496 (equivalente a 0.50 pesos por cada acción en circulación), el cual se pagó en una sola exhibición el día 26 de agosto de 2024.

En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 15 de abril de 2024, se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$2,184,496 (equivalente a 0.50 pesos por cada acción en circulación), el cual se pagó en una sola exhibición el día 27 de mayo de 2024.

En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 22 de enero de 2024, se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$2,184,966 (equivalente a 0.50 pesos por cada acción en circulación), el cual se pagó en una sola exhibición el día 23 de febrero de 2024.

En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 16 de octubre de 2023, se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$2,168,296 (equivalente a 0.50 pesos por cada acción en circulación), el cual se pagó en una sola exhibición el día 24 de noviembre de 2023.



En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 17 de julio de 2023, se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$2,180,080 (equivalente a 0.50 pesos por cada acción en circulación), el cual se pagó en una sola exhibición el día 25 de agosto de 2023.

En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 17 de abril de 2023, se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$2,180,080 (equivalente a 0.50 pesos por cada acción en circulación), el cual se pagó en una sola exhibición el día 26 de mayo de 2023.

En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 24 de enero de 2023, se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$2,173,999 (equivalente a 0.50 pesos por cada acción en circulación), el cual se pagó en una sola exhibición el día 24 de febrero de 2023.

- c. La utilidad del ejercicio está sujeta a la disposición legal que requiere que, cuando menos, un 5% de la utilidad de cada ejercicio sea destinada a incrementar la reserva legal hasta que ésta sea igual a una quinta parte del importe del capital social pagado. La reserva legal puede capitalizarse, pero no debe repartirse a menos que se disuelva la sociedad, y debe ser reconstituida cuando disminuya por cualquier motivo.
- d. La administración de la Entidad revisa la estructura de capital cuando presenta sus proyecciones financieras como parte del plan de negocio al Consejo de Administración y accionistas de la Entidad. Como parte de esta revisión el Consejo de Administración considera el costo de capital y sus riesgos asociados.
- e. Los saldos de las cuentas fiscales de capital contable al 31 de diciembre son:

	2025	2024	2023
Cuenta de capital de aportación	\$ 14,665,934	\$ 14,144,020	\$ 13,572,613
Cuenta de utilidad fiscal neta	\$ 15,753,379	\$ 18,168,511	\$ 18,507,556

- f. Los pagos basados en acciones, incluyen inversiones no permanentes en acciones de GMEXICO y GMXT y los planes de acciones para empleados.

Al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 se integran como sigue:

- 1. Inversiones no permanentes:

	Número de Acciones		
	2025	2024	2023
- Acciones de GMEXICO	6,124,703	7,901,470	7,768,142
- Acciones de GMXT	-	321,359	321,359
	<u>6,124,703</u>	<u>8,222,829</u>	<u>8,089,501</u>

- 2. Plan de acciones:

	Número de Acciones		
	2025	2024	2023
2015 - 2025 GMEXICO	45,454	-	45,319
2018 - 2026 GMXT	<u>1,416,502</u>	<u>1,231,710</u>	<u>1,533,520</u>
	<u>1,461,956</u>	<u>1,231,710</u>	<u>1,578,839</u>
Total	<u>7,586,659</u>	<u>9,454,539</u>	<u>9,668,340</u>



Plan de compra de acciones para los empleados - La Entidad cuenta con un plan de compra de acciones para ciertos empleados a través de dos fideicomisos de los cuales Ferromex es fideicomitente y fideicomisario, mediante los cuales adquiere acciones de GMEXICO y GMXT para la venta a sus empleados. El precio de venta fue establecido a su valor razonable de mercado en la fecha de asignación. Cada dos años los empleados podrán retirar el 50% de las acciones pagadas. Los empleados pagarán por las acciones a través de descuentos en la nómina quincenal durante el período de ocho años del plan, o anualmente contra la PTU en el caso de las acciones de GMXT. Al final del período de ocho años, la Entidad asignará al participante un bono de una acción por cada 10 acciones compradas.

Si la acción paga dividendos durante el período de ocho años, los participantes tendrán derecho a recibir el dividendo en efectivo y esos dividendos serán usados para deducir el saldo que se adeuda por las acciones compradas.

En caso de que el empleado renuncie voluntariamente, la Entidad le pagará el precio de compra aplicando una deducción de acuerdo con lo establecido en el contrato firmado por el empleado.

En caso de cese involuntario, la Entidad pagará al empleado la diferencia entre el valor razonable de las acciones pagadas en la fecha de término de la relación laboral y el precio de compra. Si el valor razonable de mercado de las acciones es mayor que el precio de compra, la Entidad aplicará una deducción sobre el monto que hay que pagar al empleado de acuerdo con lo establecido en el contrato firmado por el empleado.

En caso de jubilación o muerte del empleado, la Entidad entregará al empleado o a su beneficiario legal, las acciones efectivamente pagadas a la fecha de jubilación o deceso.

16. Administración de riesgo

- a. **Políticas contables materiales** - Los detalles de las políticas contables materiales y métodos adoptados (incluyendo los criterios de reconocimiento, bases de valuación y las bases de reconocimiento de ingresos y egresos) para cada clase de activo financiero, pasivo financiero e instrumentos de capital se revelan en la Nota 3.
- b. **Administración del riesgo de capital** - La Entidad administra su capital para asegurar que la misma estará en capacidad de continuar como negocio en marcha mientras que maximizan el rendimiento a sus accionistas a través de la optimización de los saldos de capital. La estrategia general de la Entidad no ha sido modificada en comparación con 2024.

La estructura de capital de la Entidad está compuesta por capital social emitido y utilidades acumuladas como se revela en la Nota 14.

La Entidad no está sujeta a requerimiento alguno impuesto externamente para la administración de su capital.

- c. **Categorías de instrumentos financieros y políticas de administración de riesgos** - Las principales categorías de los instrumentos financieros son:

	Riesgo	2025	2024	2023
Activos financieros:				
Efectivo y equivalentes de efectivo	(ii)	\$ 7,194,597	\$ 4,264,043	\$ 7,743,112
Préstamos y cuentas por cobrar:				
Clientes - Neto	(i)	7,962,998	7,317,861	6,982,276
Partes relacionadas	(i)	226,834	235,110	266,554



	Riesgo	2025	2024	2023
Activos financieros:				
Otras	(i)	14,767	27,241	18,349
Otros activos a largo plazo- Neto	(i)	<u>247,539</u>	<u>244,695</u>	<u>154,406</u>
		<u>\$ 15,646,735</u>	<u>\$ 12,088,950</u>	<u>\$ 15,164,697</u>
	Riesgo	2025	2024	2023
Pasivos financieros a costo amortizado:				
Porción circulante de la deuda a largo plazo	(ii) (iii)	\$ 489,784	\$ 3,765,160	\$ 2,024,011
Proveedores	(ii) (iii)	2,372,418	2,707,208	2,287,104
Cuenta por pagar neta a otros ferrocarriles	(ii) (iii)	360,946	405,502	289,333
Obligaciones por arrendamiento a corto plazo	(ii) (iii)	2,412,268	2,702,546	1,738,693
Pasivos acumulados a corto plazo	(ii) (iii)	2,664,239	1,552,713	1,293,709
Partes relacionadas por pagar	(i)	414,912	597,371	319,564
Partes relacionadas por pagar a largo plazo	(i)	-	-	15,971
Obligaciones por arrendamiento a largo plazo	(ii) (iii)	9,232,536	9,829,291	4,698,249
Pasivos acumulados a largo plazo	(ii) (iii)	940,285	1,026,603	847,203
Deuda a largo plazo	(ii) (iii)	<u>38,747,029</u>	<u>22,391,931</u>	<u>24,833,588</u>
		<u>\$ 57,634,417</u>	<u>\$ 44,978,325</u>	<u>\$ 38,347,425</u>

Los activos y pasivos de la Entidad están expuestos a diversos riesgos económicos que incluyen: (i) Riesgo de crédito, (ii) Riesgo de liquidez, (iii) Riesgos financieros de mercado (tasa de interés y divisas).

La Entidad busca minimizar los efectos negativos potenciales de los riesgos antes mencionados en su desempeño financiero a través de diferentes estrategias las cuales se describen a continuación:

c.1 Administración del riesgo de crédito - El riesgo de crédito se refiere al riesgo de que las contrapartes incumplan sus obligaciones contractuales resultando en una pérdida para la Entidad. En el caso de la Entidad, el principal riesgo de crédito surge de las cuentas por cobrar a clientes, partes relacionadas y otras.

Al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la exposición máxima al riesgo de crédito asciende a \$8,204,599, \$7,580,212 y \$7,267,179, respectivamente.

c.2 Administración del riesgo de liquidez - La Entidad administra el riesgo de liquidez invirtiendo sus excedentes de efectivo en instrumentos de inversión sin riesgo para ser utilizados en el momento que la Entidad los requiera. La Entidad tiene vigilancia continua de flujos de efectivo proyectados y reales. Los vencimientos de la deuda a largo plazo se presentan en la Nota 12.



Al 31 de diciembre, los vencimientos contractuales de los pasivos financieros con base en los periodos de pago son como sigue:

2025	Menos de 1 año	Más de 1 año y menos de 5	Más de 5 años	Total
Deuda a corto plazo	\$ 489,784	\$	\$	\$ 489,784
Proveedores	2,372,418			2,372,418
Cuentas por pagar neta a otros ferrocarriles	360,946			360,946
Partes relacionadas por pagar	414,912			414,912
Obligaciones por arrendamiento a corto y largo plazo	2,412,268	5,669,828	3,562,708	11,644,804
Deuda a largo plazo	-	36,785,093	1,961,936	38,747,029
Intereses de deuda	<u>3,012,704</u>	<u>4,728,558</u>	<u>462,382</u>	<u>8,203,644</u>
Total	<u>\$ 9,063,032</u>	<u>\$ 47,183,479</u>	<u>\$ 5,987,026</u>	<u>\$ 62,233,537</u>

Al 31 de diciembre de 2024 y 2023, los vencimientos contractuales de los pasivos financieros con base a los periodos de pago son por \$48,339,604 y \$44,314,214, respectivamente.

c.3 Riesgo de mercado - Las actividades de la Entidad la exponen principalmente a riesgos financieros de cambios en tasas de interés y de tipo de cambio.

i. **Administración de riesgo de la tasa de interés** - La Entidad se encuentra expuesta a riesgos en la tasa de interés debido a los créditos contratados a tasa TIIE a 28 días.

El análisis de sensibilidad que determina la Entidad se prepara con base en la exposición a las tasas de interés de los créditos contratados no cubierta, sostenida en los créditos bancarios a tasas variables. Para ello, se prepara un análisis asumiendo que el importe del pasivo pendiente al final del período sobre el que se informa ha sido el pasivo pendiente para todo el año. Para medir el riesgo en las tasas de interés, se utiliza un incremento o decremento de 0.0020, 0.0039 y 0.0009 puntos para 2025, 2024 y 2023 respectivamente, lo cual representa la evaluación de la administración sobre el posible cambio razonable en las tasas de interés.

Si las tasas de interés hubieran estado 0.0020 puntos para 2025, 0.0039 puntos para 2024 y 0.0009 para 2023 por encima/por debajo y todas las otras variables permanecieran constantes:

El resultado del año que terminó el 31 de diciembre de 2025 disminuiría/aumentaría \$35,094 (2024: disminución/aumento por \$14,314, 2023: disminución/aumento por \$2,871). Esto es principalmente atribuible a la exposición de la Entidad a las tasas de interés sobre sus préstamos a tasa variable.

ii. **Administración de riesgo cambiario** - GMXT, Ferromex y Ferrosur realizan transacciones denominadas en moneda extranjera; consecuentemente está expuesta a fluctuaciones en el tipo de cambio, las cuales son manejadas dentro de los parámetros de las políticas aprobadas.



El siguiente análisis detalla la sensibilidad de GMXT, Ferromex y Ferrosur a un incremento/decremento de 4.6% para 2025, 7.9% para 2024 y 3.9% para 2023 que representan las tasas de sensibilidad utilizadas cuando se reporta el riesgo cambiario y representan la evaluación de la administración sobre el posible cambio razonable en las tasas de cambio. El análisis de sensibilidad incluye únicamente las partidas monetarias pendientes denominadas en moneda extranjera y ajusta su conversión al final de los ejercicios. Si se presentara un debilitamiento en los porcentajes señalados en el peso con respecto al dólar estadounidense, entonces habría un impacto comparable sobre los resultados de:

	Efecto de dólares estadounidenses			
	2025	2024	2023	
Resultados	US\$ (23,814)	US\$ (31,064)	US\$ 1,216	(*)

(*) Principalmente atribuible a la exposición de los saldos de las cuentas por cobrar y por pagar en dólares estadounidenses en la Entidad al final del período sobre el que se informa.

La sensibilidad de GMXT, Ferromex y Ferrosur a la moneda extranjera ha disminuido durante el periodo actual principalmente por el decremento en clientes y préstamos bancarios, neto de incrementos en equivalentes de efectivo, proveedores y acreedores y por el efecto de incremento en el tipo de cambio.

En opinión de la administración, el análisis de sensibilidad no es representativo del riesgo cambiario inherente, ya que la exposición al final del año no refleja la exposición durante el año.

Los valores en libros de los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera al final del período sobre el que se informa son los siguientes:

d. La posición monetaria en dólares estadounidenses al 31 de diciembre es:

	2025	2024	2023
Miles de dólares estadounidenses:			
Activos monetarios	US\$ 416,857	US\$ 323,657	US\$ 478,172
Pasivos monetarios	<u>(936,062)</u>	<u>(718,419)</u>	<u>(446,661)</u>
Posición neta larga	<u>US\$ (519,205)</u>	<u>US\$ (394,762)</u>	<u>US\$ 31,511</u>
Equivalentes en pesos	<u>\$ (9,328,400)</u>	<u>\$ (8,001,155)</u>	<u>\$ 532,314</u>

e. Las transacciones en moneda extranjera fueron como sigue:

	Miles de dólares estadounidenses		
	2025	2024	2023
Ingresos:			
Ingresos por servicios	US\$ 1,508,123	US\$ 1,441,647	US\$ 1,201,901
Renta de carros (Car-Hire)	75,362	43,400	43,453
Recuperación de siniestros	10,333	4,645	3,912
Intereses	4,941	3,611	3,700
Venta de durmientes y refacciones	2,570	2,939	18,883
Arrendamiento de locomotoras	481	455	4



Miles de dólares estadounidenses						
		2025		2024		2023
Egresos:						
Renta de carros (Car-Hire)	US\$	164,093	US\$	167,677	US\$	131,961
Compra de material		142,623		145,225		134,113
Arrendamiento de equipo de arrastre		135,534		117,023		100,692
Compra de activo fijo		56,397		38,216		35,256
Mantenimiento de locomotoras y carros		51,787		42,925		38,127
Arrendamiento de equipo tractivo		49,459		58,901		32,700
Asistencia técnica y otros		48,121		36,898		15,663
Gastos por siniestros		44,596		14,143		4,903
Intereses y comisiones pagadas		13,528		9,638		7,441
Maniobras		8,486		12,483		11,802
Otros servicios		3,215		3,249		3,261
Arrendamiento de oficina		2,821		2,364		1,880

- f. Los tipos de cambio, en pesos, vigentes a la fecha de los estados financieros y a la fecha del informe, fueron como sigue:

	2025	2024	2023	23 de abril de 2026
Dólar estadounidense	\$ <u>17.9667</u>	\$ <u>20.2683</u>	\$ <u>16.8935</u>	\$ <u>17.3323</u>

- g. **Valor razonable de los instrumentos financieros** - El valor razonable de los instrumentos financieros presentados a continuación ha sido determinado por la Entidad usando la información disponible en el mercado u otras técnicas de valuación que requieren de juicio para desarrollar e interpretar las estimaciones de valores razonables, asimismo utilizan supuestos que se basan en las condiciones de mercado existentes a cada una de las fechas del estado de posición financiera. Consecuentemente, los montos estimados que se presentan no necesariamente son indicativos de los montos que la Entidad podría realizar en un intercambio de mercado actual. El uso de diferentes supuestos y/o métodos de estimación podrían tener un efecto material en los montos estimados de valor razonable.

Los importes de efectivo y equivalentes de efectivo de la Entidad, así como las cuentas por cobrar y por pagar de terceros y partes relacionadas, se aproximan a su valor razonable porque tienen vencimientos a corto plazo. La deuda a largo plazo de la Entidad se registra a su costo amortizado y, consiste en deuda que genera intereses a tasas fijas y variables que están relacionadas a indicadores de mercado. Para obtener y revelar el valor razonable de la deuda a largo plazo se utilizan los precios de cotización del mercado o las cotizaciones de los operadores para instrumentos similares.



Los importes en libros de los instrumentos financieros por categoría y sus valores razonables estimados al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, son como sigue:

	2025		2024		2023	
	Valor en libros	Valor razonable	Valor en libros	Valor razonable	Valor en libros	Valor razonable
Activos financieros:						
Mantenidos al costo amortizado:						
Efectivo y equivalentes de efectivo	\$ 7,194,597	\$ 7,194,597	\$ 4,264,043	\$ 4,264,043	\$ 7,743,112	\$ 7,743,112
Cuentas por cobrar	7,962,998	7,962,998	7,317,861	7,317,861	6,982,276	6,982,276
Otras	241,601	241,601	262,351	262,351	284,903	284,903
Otros activos – neto	<u>247,539</u>	<u>247,539</u>	<u>244,695</u>	<u>244,695</u>	<u>154,406</u>	<u>154,406</u>
	<u>\$ 15,646,735</u>	<u>\$ 15,646,735</u>	<u>\$ 12,088,950</u>	<u>\$ 12,088,950</u>	<u>\$ 15,164,697</u>	<u>\$ 15,164,697</u>
Pasivos financieros mantenidos al costo amortizado:						
Cuentas por pagar	\$ 2,372,418	\$ 2,372,418	\$ 2,707,208	\$ 2,707,208	\$ 2,287,104	\$ 2,287,104
Partes relacionadas por pagar a largo plazo	414,912	414,912	597,371	597,371	335,535	335,535
Obligaciones por arrendamiento a corto y largo plazo	11,644,804	11,644,804	12,531,837	12,531,837	6,436,942	6,436,942
Pasivos acumulados a corto y largo plazo	3,965,470	3,965,470	2,984,818	2,984,818	2,430,245	2,430,245
Deuda a largo plazo, incluyendo la porción circulante	<u>39,236,813</u>	<u>44,794,902</u>	<u>26,157,091</u>	<u>29,588,722</u>	<u>26,857,599</u>	<u>31,097,634</u>
	<u>\$ 57,634,417</u>	<u>\$ 63,192,506</u>	<u>\$ 44,978,325</u>	<u>\$ 48,409,956</u>	<u>\$ 38,347,425</u>	<u>\$ 42,587,460</u>

17. Operaciones y saldos con partes relacionadas

a. Los saldos con partes relacionadas son:

	Naturaleza	2025	2024	2023
Por cobrar:				
Operadora de Minas e Instalaciones, S.A de C.V.	(iii)	\$ 57,400	\$ 59,665	\$ 58,590
Soluciones Logísticas Transfronterizas Mex., S R.L.C.V.	(iii)	52,639	85,128	22,830
Metalúrgica de Cobre, S.A. de C.V.	(iii)	49,565	43,044	13,098
Unión Pacific Railroad, Co.	(iii)	27,210	-	119,216
Asarco, LLC	(iii)	26,825	29,295	14,403
Mexicana de Cobre, S. A. de C. V.	(iii)	10,361	14,182	31,478
UPDS de México, S. de R.L. de C.V.	(iii)	2,520	2,844	2,370
Operadora de Minas Nacozari, S.A. de C.V.	(iii)	314	321	1,937
Loup Logistics, Co.	(iii)	-	631	-
Inmobiliaria Bosques de Ciruelos, S.A. de C.V.	(iii)	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>2,632</u>
		<u>\$ 226,834</u>	<u>\$ 235,110</u>	<u>\$ 266,554</u>

	Naturaleza	2025	2024	2023
Por pagar a corto plazo:				
TTX Company	(v)	\$ 164,723	\$ 176,664	\$ 166,861
Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S.A. de C.V.	(iv)	133,524	282,735	82,214
México Constructora Industrial, S. A. de C. V.	(iii)	70,802	11,440	-



	Naturaleza	2025	2024	2023
Por pagar a corto plazo:				
Grupo México Servicios de Ingeniería, S.A. de C.V.	(iii)	22,879	19,576	5,421
Loup Logistics, Co.	(iii)	9,381	-	144
Operadora de Cinemas, S.A. de C.V.	(iii)	8,018	23,027	22,597
Eólica el Retiro, S.A. de C.V.	(iii)	4,357	7,986	3,617
PS Technology, Inc.	(iii)	847	969	1,300
Inmobiliaria Bosques de Ciruelos, S.A. de C.V.	(iii)	259	820	-
Boutique Bowling de México, S.A. de C.V.	(iii)	122	2,823	102
Union Pacific Railroad, Co.	(iii)	-	50,068	-
Grupo México Servicios, S.A. de C.V.	(iii)	-	16,458	14,359
GM Combustibles, S.A. de C.V.	(iii)	-	4,805	-
Central Gulf Railway, Inc. (CGR)	(ii)	-	-	22,918
Transentric, Inc.	(iii)	-	-	31
		<u>\$ 414,912</u>	<u>\$ 597,371</u>	<u>\$ 319,564</u>
Por pagar a largo plazo:				
Central Gulf Railway, Inc. (CGR)		<u>\$ -</u>	<u>\$ -</u>	<u>\$ 15,971</u>

La naturaleza de las compañías con las que la Entidad tienen saldos y operaciones son: (i) controladora, (ii) subsidiaria, (iii) parte relacionada, (iv) asociada y (v) inversión permanente.

- b. Las operaciones con partes relacionadas efectuadas en el curso normal de sus operaciones fueron como sigue:

	2025	2024	2023
Ingresos:			
Servicios de transportación prestados	\$ 1,078,815	\$ 1,148,157	\$ 1,179,590
Renta de carros (Car-Hire)	<u>67,619</u>	<u>77,205</u>	<u>72,712</u>
	<u>\$ 1,146,434</u>	<u>\$ 1,225,362</u>	<u>\$ 1,252,302</u>
Egresos:			
Arrastres	\$ 597,367	\$ 568,563	\$ 489,304
Activo fijo	269,173	88,154	99,565
Renta de carros (Car-Hire)	163,200	209,245	155,863
Maniobras	145,779	160,333	125,324
Ajuste temporal de diésel	91,085	93,139	86,028
Servicios de asesoría y licencias para el uso de software	75,902	88,657	101,112
Arrendamiento de oficinas corporativas	40,265	123,452	33,476
Derechos de paso	36,445	35,310	30,619
Asesoría financiera, legal y servicios administrativos	31,890	33,128	28,779
Arrendamiento de locomotoras	-	10,760	23
Reparación de carros	-	-	15,371
	<u>\$ 1,451,106</u>	<u>\$ 1,410,741</u>	<u>\$ 1,165,464</u>



18. Impuestos a la utilidad

La Entidad está sujeta al ISR, cuya tasa es del 30% para 2025, 2024 y 2023 y continuará al 30% para 2026 y años posteriores.

a. La provisión para ISR se analiza como se muestra a continuación:

	2025	2024	2023
ISR causado	\$ 4,711,167	\$ 4,022,239	\$ 4,582,097
ISR diferido	<u>(350,073)</u>	<u>65,810</u>	<u>311,222</u>
Total provisión	<u>\$ 4,361,094</u>	<u>\$ 4,088,049</u>	<u>\$ 4,893,319</u>

Los impuestos diferidos a la utilidad reconocidos directamente en el capital contable al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 fueron \$787,481, \$(1,786,032) y \$1,119,480, respectivamente.

Los principales conceptos que originan el saldo del pasivo por ISR diferido son:

2025	Saldo inicial	Reconocimiento de resultados	Reconocimiento o en utilidad integral	Saldo final
Diferencias temporales:				
Clientes	\$ 155,557	\$ 66,304	\$ -	\$ 221,861
Proveedores	270,442	28,956	-	299,398
Pasivos acumulados y acreedores	396,395	(56,274)	-	340,121
Pasivos por arrendamiento	472,514	43,375	(210,567)	305,322
Impuestos por pagar	938,449	21,127	-	959,576
Beneficios a los empleados	180,625	27,639	(3,703)	204,561
Deuda a corto y largo plazo	<u>-</u>	<u>101</u>	<u>-</u>	<u>101</u>
Total del impuesto anticipado activo	2,413,982	131,228	(214,270)	2,330,940
Inventarios - Neto	(327,451)	(80,635)	-	(408,086)
Inmuebles, maq. y equip. - Neto	(13,069,179)	274,685	1,001,751	(11,792,743)
Títulos de concesión - Neto	(476,497)	28,632	-	(447,865)
Pagos anticipados	(2,466)	(409)	-	(2,875)
Otros activos	<u>(22,706)</u>	<u>(3,428)</u>	<u>-</u>	<u>(26,134)</u>
Total del impuesto diferido pasivo	<u>(13,898,299)</u>	<u>218,845</u>	<u>1,001,751</u>	<u>(12,677,703)</u>
Total del impuesto diferido	<u>\$ (11,484,317)</u>	<u>\$ 350,073</u>	<u>\$ 787,481</u>	<u>\$ (10,346,763)</u>

2024	Saldo inicial	Reconocimiento de resultados	Reconocimiento en utilidad integral	Saldo final
Diferencias temporales:				
Clientes	\$ 165,248	\$ (9,691)	\$ -	\$ 155,557
Proveedores	279,952	(9,510)	-	270,442
Pasivos acumulados y acreedores	326,597	69,798	-	396,395
Pasivos por arrendamiento	212,118	110,707	149,689	472,514



2024	Saldo inicial	Reconocimiento de resultados	Reconocimiento en utilidad integral	Saldo final
Diferencias temporales:				
Impuestos por pagar	911,982	26,467	-	938,449
Beneficios a los empleados	134,815	20,757	25,053	180,625
Deuda a corto y largo plazo	<u>134</u>	<u>(134)</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
Total del impuesto anticipado activo	2,030,846	208,394	174,742	2,413,982
Inventarios - Neto	(291,973)	(35,478)	-	(327,451)
Inmuebles, maq. y equip. - Neto	(10,854,987)	(253,418)	(1,960,774)	(13,069,179)
Títulos de concesión - Neto	(488,547)	12,050	-	(476,497)
Pagos anticipados	(1,505)	(961)	-	(2,466)
Otros activos	<u>(26,309)</u>	<u>3,603</u>	<u>-</u>	<u>(22,706)</u>
Total del impuesto diferido pasivo	<u>(11,663,321)</u>	<u>(274,204)</u>	<u>(1,960,774)</u>	<u>(13,898,299)</u>
Total del impuesto diferido	<u>\$ (9,632,475)</u>	<u>\$ (65,810)</u>	<u>\$ (1,786,032)</u>	<u>\$ (11,484,317)</u>

2023	Saldo inicial	Reconocimiento de resultados	Reconocimiento en utilidad integral	Saldo final
Diferencias temporales:				
Clientes	\$ 154,680	\$ 10,568	\$ -	\$ 165,248
Proveedores	244,165	35,787	-	279,952
Pasivos acumulados y acreedores	224,902	101,695	-	326,597
Pasivos por arrendamiento	230,252	(11,626)	(6,508)	212,118
Impuestos por pagar	925,871	(13,889)	-	911,982
Beneficios a los empleados	128,356	18,959	(12,500)	134,815
Deuda a corto y largo plazo	<u>802</u>	<u>(668)</u>	<u>-</u>	<u>134</u>
Total del impuesto anticipado activo	1,909,028	140,826	(19,008)	2,030,846
Inventarios - Neto	(256,855)	(35,118)	-	(291,973)
Inmuebles, maq. y equip. - Neto	(11,755,204)	(239,876)	1,140,093	(10,854,987)
Títulos de concesión - Neto	(339,201)	(149,346)	-	(488,547)
Pagos anticipados	554	(2,059)	-	(1,505)
Otros activos	<u>945</u>	<u>(25,649)</u>	<u>(1,605)</u>	<u>(26,309)</u>
Total del impuesto diferido pasivo	<u>(12,349,761)</u>	<u>(452,048)</u>	<u>1,138,488</u>	<u>(11,663,321)</u>
Total del impuesto diferido	<u>\$ (10,440,733)</u>	<u>\$ (311,222)</u>	<u>\$ 1,119,480</u>	<u>\$ (9,632,475)</u>

- b. Los impuestos a la utilidad y la conciliación de la tasa legal y la tasa efectiva expresadas en importes y como un porcentaje de la utilidad antes de impuestos a la utilidad, es como sigue:

	2025		2024		2023	
	Importe	Tasa %	Importe	Tasa %	Importe	Tasa %
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	\$ 16,030,237		\$ 15,186,845		\$ 15,812,752	
Impuesto a la tasa legal	4,809,071	30	4,556,054	30	4,743,826	30
Más (menos) efectos de diferencias permanentes, principalmente gastos no deducibles y método de participación	262,518	1	26,619	-	285,399	2



	2025		2024		2023	
	Importe	Tasa %	Importe	Tasa %	Importe	Tasa %
Efectos de actualización y diferencia en tratamiento contable - fiscal	(710,495)	(4)	(494,624)	(3)	(135,906)	(1)
	<u>\$ 4,361,094</u>	<u>27%</u>	<u>\$ 4,088,049</u>	<u>27%</u>	<u>\$ 4,893,319</u>	<u>31%</u>

19. Contratos de mantenimiento

Ferromex tiene celebrado un contrato con Bombardier Transportation México, S. A. de C. V. (“Bombardier” anteriormente conocida como Alstom Transport México, S. A. de C.V.), otro con Progress Rail Maintenance de México, S. A. de C. V. (“PROGRESS”) y otro con Locomotive Manufacturing and Services, S. A. de C. V. (“LMS”) para proporcionar los servicios de mantenimiento y reparación, así como reparaciones mayores (“overhauls”) de algunas locomotoras de la Entidad, como se muestra a continuación:

Proveedor	Número de locomotoras incluidas	Vigencia del contrato	
		Inicio	Terminación
BOMBARDIER	186	Enero 2022	Diciembre 2026
PROGRESS	117	Junio 2006	Junio 2026
LMS	<u>309</u>	Mayo 1999	Diciembre 2032
Total	<u>612</u>		

Ferromex tiene el derecho de rescindir los contratos de mantenimiento, asumiendo en ese caso el costo correspondiente por terminación anticipada.

El contrato con Bombardier puede concluirse de manera anticipada pagando a Bombardier por los servicios de mantenimiento previamente prestados, trabajos adicionales y/o en proceso para modernizaciones de las Locomotoras que hayan sido aprobados previamente por la Entidad.

Ferromex puede terminar anticipadamente el contrato con PROGRESS a partir de julio 2015 pagando una cantidad equivalente a 7 meses de facturación por cuotas de mantenimiento.

El contrato con LMS por 309 locomotoras vence el último día del trimestre calendario en que se cumpla lo siguiente: (1) la suma total de las tarifas de mantenimiento en dólares y de las tarifas de reparaciones por overhauls alcancen o excedan US \$475.5 millones y (2) la suma total de las tarifas de mantenimiento y mano de obra en pesos alcancen o excedan \$1,521.6 millones. La Entidad puede cancelar el contrato pagando una penalidad de US \$34.0 millones.

Ferrosur mantiene un contrato con Alstom Transport, S.A. de C.V. (ALSTOM). c. El 29 de abril de 2020, las partes suscribieron el 4to convenio modificatorio al contrato de mantenimiento y reparación de locomotoras con Alstom Transport México, S.A. de C.V. (“ALSTOM”), el cual estará vigente por un periodo de 5 (cinco) años, hasta el 30 de abril de 2025, con la finalidad de que continúe proporcionando a Ferrosur los servicios. El 1° de octubre 2022 ALSTOM se fusionó con Bombardier Transportation México S.A. de C.V. (“BOMBARDIER”) subsistiendo esta última. El día 18 de enero de 2023 cambia de razón social a Alstom Ferroviaria de México S.A. de C.V. (“ALSTOM”).

Mantenimientos y reparaciones - Por lo que se refiere al mantenimiento y reparación de las locomotoras, de acuerdo con los contratos, la Entidad deberá realizar pagos mensuales con base en ciertas cuotas que incluyen principalmente el mantenimiento preventivo y correctivo. Estas cuotas son registradas como gasto de mantenimiento y reparación en resultados conforme se van recibiendo los servicios. Al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la Entidad pagó por este concepto \$1,981,797, \$1,735,260 y \$1,577,270, respectivamente.

Reparaciones mayores (overhauls) - En el caso de overhauls, éstos se capitalizan en el equipo conforme se van realizando.



20. Compromisos y contingencias

La Entidad y sus subsidiarias directas, indirectas y asociadas tienen los siguientes compromisos y contingencias:

- a) **Procesos judiciales y administrativos** - La Entidad está involucrada en varios procedimientos legales derivados de sus operaciones normales; sin embargo, la administración de la Entidad y sus asesores legales consideran que cualquier definición en su conjunto con respecto a estos procedimientos no tendría un efecto material adverso en la posición financiera o en los resultados de sus operaciones. Los principales procesos judiciales y administrativos en los que se encuentra involucrada la Entidad son los siguientes:

- a.1 Juicios de Nulidad contra diversos oficios emitidos por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes hoy Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes (“SCT” o “SICT”):

- i. Derivado de la modificación al trazo de la Vía de Ferromex, en el que la Octava Sala Regional Metropolitana del Tribunal Federal de Justicia Administrativa (TFJA) dictó Sentencia el 26 de abril de 2021. En contra de dicha resolución, tanto Kansas City Southern de México, S.A. de C.V. (“KCSM”) como la SCT promovieron e interpusieron, respectivamente, amparo y recurso de revisión fiscal los cuales quedaron radicados en el Décimo Sexto Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito; a la fecha, se negó el amparo a KCSM en sesión de 4 de agosto de 2022, siendo el caso que en la misma sesión se declaró improcedente la revisión interpuesta por la autoridad.

En ejecución del amparo concedido a Ferromex, la Sala del conocimiento requirió a la SICT para que se pronunciara sobre la forma en que se adquirirán los terrenos del derecho de vía para el trazo respectivo. La SICT pretendió dar cumplimiento a la sentencia sin detallar la forma en que intervendrá en la compra de terrenos y materiales para el tramo referido, por lo que Ferromex interpuso queja por defecto en el cumplimiento de la sentencia ante la Sala del conocimiento, misma que se decretó fundada, y en acatamiento a la sentencia emitieron un oficio, sobre el cual Ferromex interpuso queja por exceso, misma que se decretó procedente pero infundada. Se presentó demanda de amparo en contra de la resolución de la Sala del conocimiento misma que quedó radicada ante el Juzgado Octavo de Distrito en Materia Administrativa y se señaló fecha de audiencia constitucional para el 29 de enero de 2025. La SICT interpuso recurso de revisión en contra de la sentencia dictada a favor de Ferromex, el cual se radicó ante el Décimo Sexto Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito con el toca AR 218/2025. La revisión intentada por la SICT fue declarada como infundada, reiterándose el otorgamiento del amparo concedido a Ferromex.

En estricto acatamiento a la sentencia de amparo dictada a favor de Ferromex, la Sala del conocimiento declaró fundada la queja por exceso en el cumplimiento de la sentencia y dejó sin efectos el oficio de 2023, ordenándole a la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario hoy Agencia de Trenes y Transporte Público Integrado (ATTRAPI) emitir nuevo oficio sin que se incluyera, para realizar la obra, la necesidad de contar con partida presupuestaria por parte de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y sin que la mejora al trazo de la vía deba estar incluida en el Plan Nacional de Desarrollo.

En esta misma fecha, la ATTRAPI notificó el oficio 3.7.5.-010/2026 mediante el cual pretende dar cumplimiento a la sentencia de nulidad. Se está evaluando su contenido para determinar la actuación legal que corresponda.

- ii. En contra de la Asignación de una Concesión de pasajeros al Gobierno del Estado de Jalisco publicada en el Diario Oficial de la Federación el 31 de agosto de 2015; se presentó demanda de nulidad el 4 de noviembre de 2015. El expediente fue sesionado en el Pleno de la Sala Superior del TFJA decretándose la validez de la Asignación y se dictó sentencia el 22 de noviembre de 2023, por lo que, una vez que el fallo nos fue notificado, en contra de dicha sentencia se presentó demanda de amparo directo el 8 de mayo de 2024, la cual quedó radicada ante el Décimo Séptimo Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito DA 328/2024, quien tiene pendiente emitir la sentencia respectiva.



- a.2 Con fecha 10 de septiembre de 2018 la COFECE hoy Comisión Nacional Antimonopolio (CNA), por conducto de la Autoridad Investigadora, inició una investigación de oficio a fin de determinar si existían condiciones de competencia efectiva en el servicio público de transporte ferroviario de carga, de productos químicos y/o petroquímicos en rutas con origen y/o destino en la zona sur del estado de Veracruz, investigación identificada bajo el número de expediente DC-003-2018.

El 8 de octubre de 2018 se notificó a GMéxico el Oficio No. COFECE-AI-DGMR-2018-119 para que, en su carácter de tercero coadyuvante relacionado con el mercado que se investiga, proporcionara diversa información y documentos; posteriormente el 8 de noviembre de 2018, GMéxico presentó el escrito de desahogo al Requerimiento ante la CNA, entregando la información y documentación solicitados por la misma.

El 21 de noviembre y el 11 de diciembre de 2018, se notificó a GMéxico los acuerdos mediante los cuales se reiteran ciertas preguntas para aclarar la información ya presentada. Es por lo anterior que el 29 de noviembre y 19 de diciembre de 2018, respectivamente, GMéxico presentó los escritos de desahogo a los requerimientos, aclarando la información y documentación solicitada.

El 21 de diciembre de 2018 y 7 de enero de 2019, GMéxico presentó escritos en alcance respecto al escrito presentado el 19 de diciembre ante la CNA, entregando la información y documentación requerida.

El día 14 de enero de 2019, se notificó a GMéxico el acuerdo mediante el cual se reiteran nuevamente ciertas preguntas para aclarar a la información ya presentada. Por lo anterior, GMéxico dio respuesta mediante escrito presentado el 22 de enero de 2019, aclarando la información y documentación solicitada.

El día primero de febrero de 2019 la CNA notificó a GMéxico un acuerdo mediante el cual se tuvo por desahogado en su totalidad el Oficio y se identifica como confidencial cierta información solicitada con tal carácter.

Después de varias actuaciones, el 27 de enero de 2020 se emitió la resolución del expediente misma que fue notificada a GMéxico el 4 de febrero del mismo año, mediante la cual la CNA determinó la ausencia de condiciones de competencia efectiva en 20 mercados relevantes.

GMéxico promovió una demanda de amparo indirecto ante los Juzgados de Distrito en Materia Administrativa, Especializados en Competencia Económica, en contra de la resolución emitida por el Pleno de la CNA en el expediente DC-003-2018, misma que ya fue admitida a trámite desde el día 6 de marzo de 2020, en todos sus términos y a la fecha el litigio se encuentra en trámite.

El 12 de agosto de 2020, GMéxico ofreció una prueba pericial en el juicio de amparo con la finalidad de demostrar la incorrecta metodología empleada por las autoridades responsables para determinar la ausencia de condiciones de competencia económica en los mercados relevantes.

Por lo anterior, con la finalidad de dar oportunidad de que se desahogue dicha prueba pericial, la audiencia constitucional que se encontraba fijada para el 8 de octubre de 2020, fue diferida para ser celebrada el día 25 de marzo de 2021.



Asimismo, la CNA solicitó se confirmara si las quejas promovieron algún medio de defensa en contra de los Lineamientos generales que deben observarse para desarrollar los modelos de costos que se aplicarán para resolver los procedimientos suscitados dentro del Sistema Ferroviario Mexicano, respecto de lo dispuesto en los artículos 35, 36, 36 Bis y 47 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, publicados en el DOF el día 4 de febrero de 2020 y los acuerdos ARTF 163/2020 y ARTF 164/2020.

El acuerdo recaído a dicha solicitud se notificó a GMéxico el día 18 de febrero de 2021, en el que se requirió informar si efectivamente se había hecho valer algún medio de impugnación.

En cumplimiento a lo anterior, el día 3 de marzo de 2021, se presentó el escrito de desahogo al requerimiento formulado, en el que se hizo del conocimiento del Juez de Distrito que tanto Ferrosur como Ferromex efectivamente impugnaron los Acuerdos y Lineamientos de referencia ante el Tribunal Federal de Justicia Administrativa, mismos que se encuentran radicados bajo los expedientes número 17748/20-17-13-2 y 17767/20-17-02-4, respectivamente.

En atención a lo anterior, el Juez de Distrito requirió al Tribunal Federal de Justicia Administrativa para que remitiera copia certificada de las constancias que integran los juicios radicados bajo los expedientes número 17748/20-17-13-2 y 17767/20-17-02-4, respectivamente; requerimiento que fue desahogado el 16 de julio de 2021.

El 2 de julio de 2021 se rindió el informe justificado por parte de la autoridad. Posteriormente, el 4 de agosto del mismo año se tuvieron por ratificados los peritos de las partes.

La audiencia constitucional estaba fijada para el 9 de febrero de 2022, sin embargo, fue diferida para el 25 de marzo de 2022, debido a que aún no se ha desahogado la prueba pericial.

El 4 de abril de 2022, se tuvo por rendido el dictamen de la CNA. Nuevamente fue diferida la audiencia constitucional, en esta ocasión para el 15 de junio de 2022, pues se encuentra transcurriendo el plazo para que los peritos rindan su dictamen.

Los dictámenes periciales ya fueron ratificados y se le dio a GMéxico un plazo para manifestarse sobre su contenido, mismo que venció el 14 de julio de 2022. Una vez más fue diferida la audiencia constitucional para el 17 de agosto de 2022.

De nuevo fue diferida la audiencia constitucional para el 13 de octubre de 2022.

Debido a que está pendiente la intervención del perito tercero, la audiencia constitucional otra vez fue diferida para el 18 de enero de 2023.

Corrió el plazo para manifestarnos del dictamen pericial del perito tercero sobre el cuestionario de tarifas. El plazo venció el 7 de febrero de 2023. La audiencia constitucional de nuevo se difirió para el 1 de marzo de 2023.

La audiencia se celebró el 1 de marzo de 2023 y el asunto aún se mantiene en etapa de sentencia.

El 28 de febrero de 2025, se notificó la sentencia del juicio, en la que el juez determinó sobreseer el procedimiento. Se presentó Recurso de Revisión el 12 de marzo de 2025. El Juez lo tuvo por presentado y está pendiente su envío para la admisión y estudio por parte de los Tribunales Colegiados Especializados en Competencia Económica, Radiodifusión y Telecomunicaciones, bajo el número de expediente R.A. 78/2025.

El recurso de revisión se resolvió en el sentido de levantar el sobreseimiento dictado en la sentencia y mandar el expediente a la SCJN para que se pronuncie de los artículos de la ley impugnados.



Si la corte considera que los artículos son constitucionales, el asunto volverá al tribunal colegiado para resolver sobre los temas de legalidad.

El 5 de febrero de 2026 se publicó en el DOF el EXTRACTO del dictamen preliminar del expediente IEBC-003-2023, emitido el 3 de febrero de 2026. En los siguientes días nos fue notificado dicho dictamen. Se está analizando la respuesta legal que se dará a la Autoridad, misma que vence a mediados de abril.

- a.3 Juicios indirectos. Son aquellos en que Ferromex y/o Ferrosur es codemandada, respecto de demandas laborales presentadas en contra de FNM, mismos que por su situación no pueden ser cuantificados, pero cuyo impacto económico se absorbería por el actual Órgano Liquidador de FNM o en su defecto por el Gobierno Federal, de acuerdo con los términos previamente acordados.
 - a.4 Juicios directos. Son aquellos de índole laboral en los que Ferromex y/o Ferrosur es el demandado. La cifra correspondiente se materializaría en el supuesto de que se pierdan los juicios en su totalidad y no hubiera posibilidad de negociación. El importe de las indemnizaciones pagadas durante 2025, 2024 y 2023, respecto de las demandas laborales, fue de \$19,867, \$7,842 y \$12,883, respectivamente.
- b) **Otros compromisos** - Las operaciones de Ferromex y Ferrosur están sujetas a la legislación mexicana federal y estatal, a regulaciones relativas a la protección del medio ambiente. Bajo estas leyes, se han emitido regulaciones concernientes a la contaminación del aire, suelo y del agua, estudios de impacto ambiental, control de ruido y desechos peligrosos. La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (“SEMARNAT”) puede imponer sanciones administrativas y penales contra las empresas que violen leyes ambientales, y tiene la capacidad para cerrar parcial o totalmente las instalaciones que violen dichas regulaciones.

Al 31 de diciembre de 2025 se tienen abiertos dos expedientes administrativos con la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (“PROFEPA”) relacionado con derrames de productos químicos al suelo, por el cual la autoridad podría imponer sanciones económicas, sin embargo, estos eventos no tuvieron relevancia o impacto en los estados financieros de la Entidad. Todos los eventos relativos a la liberación de productos al medio ambiente por accidentes ferroviarios, cuyo costo sea superior a cincuenta mil dólares, están amparados con coberturas de seguro por daños ambientales.

Bajo los términos de las concesiones, el Gobierno Federal tiene el derecho de recibir pagos equivalentes al 0.5% de los ingresos brutos de Ferromex y Ferrosur durante los primeros 15 años de la concesión y 1.25% por los años remanentes del período de concesión. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 el importe cargado a resultados ascendió a \$732,324, \$683,449 y \$632,525, respectivamente.

Bajo los términos de la concesión, ASIPONACOA, antes APICOA tiene derecho de recibir de TTG (subsidiaria) una cuota mensual por metro cuadrado de superficie de la Terminal. En los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 el importe de estos pagos ascendió a \$8,894, \$9,059 y \$8,984, respectivamente.

Ferromex tiene celebrado un contrato con PEMEX Transformación Industrial por el cual la Entidad tiene la obligación de comprar, a valor de mercado, un mínimo de 7,550 metros cúbicos y un máximo de 13,590 metros cúbicos de diésel por mes, aunque este límite puede excederse, sin ninguna repercusión, de acuerdo al contrato de crédito de ventas al mayoreo de productos petrolíferos para el autoconsumo celebrado entre PEMEX Transformación Industrial y la Entidad, el cual entró en vigor a partir de la fecha en que ambas partes lo hayan firmado utilizando firmas electrónicas avanzadas y hasta el 25 de junio de 2027.

Ferrosur tiene celebrado un contrato con PEMEX Transformación Industrial por el cual la Entidad tiene la obligación de comprar, a valor de mercado, un mínimo de 2,070 metros cúbicos y un máximo de 3,519 metros cúbicos de diésel por mes, aunque este límite puede excederse, sin ninguna repercusión, de acuerdo al contrato de productos petrolíferos para el autoconsumo celebrado entre PEMEX Transformación Industrial y la Entidad, el cual entró en vigor el 21 de noviembre de 2024 con vigencia hasta el 10 de septiembre de 2027.



21. Información por segmentos de negocio

La información por segmentos de negocio se presenta con base en el enfoque gerencial. La información que se reporta al Consejo de Administración para la toma de decisiones de asignación de recursos y evaluación de desempeño se basa en las concesiones que mantienen Ferromex y sus negocios complementarios.

	2025	Ferromex
Ingresos totales	\$ 64,673,725	\$ 48,038,256
Costo de operación	\$ 34,029,565	\$ 29,705,947
Gasto de administración y PTU	3,712,420	2,449,592
Otros ingresos, neto	(152,521)	(116,967)
Total costo y gastos de operación	\$ 37,589,464	\$ 32,038,572
	2024	Ferromex
Ingresos totales	\$ 60,643,527	\$ 45,102,345
Costo de operación	\$ 32,122,219	\$ 27,037,331
Gasto de administración y PTU	3,072,689	2,082,759
Otros ingresos, neto	(67,562)	(48,571)
Total costo y gastos de operación	\$ 35,127,346	\$ 29,071,519
	2023	Ferromex
Ingresos totales	\$ 56,428,823	\$ 40,953,427
Costo de operación	\$ 28,293,623	\$ 22,982,535
Gasto de administración y PTU	2,840,074	1,889,001
Otros ingresos, neto	(192,578)	(68,407)
Total costo y gastos de operación	\$ 30,941,119	\$ 24,803,129

Las bases de reconocimiento contable sobre las que se determinaron los activos, pasivos y los resultados asignados a cada segmento operativo son las mismas que se describen en la Nota 4 a los estados financieros consolidados.

Ingresos los principales productos y servicios

Los ingresos de las operaciones continuas de la Entidad provenientes de los principales productos y servicios, son:

	2025	2024	2023
Agrícolas	\$ 20,135,199	\$ 18,068,918	\$ 15,188,878
Intermodal	9,751,095	9,109,802	7,311,612
Automotriz	7,300,447	6,204,033	5,985,712
Minerales	5,586,093	5,354,121	6,090,130
Químicos y fertilizantes	4,765,153	4,768,403	4,445,673
Energía	4,726,549	4,697,229	4,531,735
Industriales y otros	4,052,444	4,601,035	4,714,718
Metales	2,962,628	3,119,639	3,477,539
Cemento	2,860,187	2,942,173	2,938,298
Ingresos por pasajeros	281,197	252,501	246,074
Flete marítimo	615,784	180,545	-
Trucking	-	103,561	285,792
Otros ingresos	1,636,949	1,241,567	1,212,662
	\$ 64,673,725	\$ 60,643,527	\$ 56,428,823



22. Hechos posteriores

El 15 de enero de 2026 CNBV resolvió cancelar la inscripción de las acciones representativas del capital social de GMXT en el Registro Nacional de Valores (“RNV”). El Oficio de Cancelación ha sido formalmente notificado a la BMV y, en consecuencia, la BMV ha procedido a implementar los procesos administrativos y operativos para formalizar la cancelación de la inscripción y listado de las Acciones en dicha bolsa de valores. La cancelación de la inscripción de las Acciones en el RNV surtió efectos a partir del 15 de enero de 2026.

Conforme a lo requerido por la Ley del Mercado de Valores, GMXT constituyó el fideicomiso irrevocable de administración y pago número F/000320 con Grupo Bursátil Mexicano, S.A. de C.V., Casa de Bolsa, como fiduciario, con el fin de adquirir las acciones que no fueron adquiridas a través de la oferta pública de adquisición. A la fecha, el Fideicomiso de Pago se encuentra completamente fondeado.

El Fideicomiso de Pago estará vigente durante un periodo obligatorio que comienza el 15 de enero de 2026 y termina en lo primero que ocurra entre (i) el día inmediato siguiente a que se cumplan 6 (seis) meses calendario contados a partir de la Fecha de Inicio (es decir, el 16 de julio de 2026), o (ii) la fecha en que el Fiduciario haya adquirido, en su caso, la totalidad de las Acciones Remanentes y pagado a los titulares de dichas acciones el precio de compra correspondiente.

El fideicomiso se fondeo con un préstamo con BBVA, HSBC y Santander por un monto de \$6,000 millones de pesos a una tasa THIEF 28d + 0.80%, con vencimiento en julio de 2026.

En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 19 de enero de 2026, se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,904,206 (equivalente a 0.45 pesos por cada acción en circulación), el cual se pagó en una sola exhibición el día 23 de febrero de 2026.

23. Autorización de la emisión de los estados financieros consolidados

Los estados financieros consolidados fueron autorizados para su emisión el 23 de abril de 2026 por el Ing. Alberto Antonio Vergara Perrilliat, Director General de Administración y la C.P. Claudia Abaunza Castillo, Directora de Finanzas, consecuentemente estos no reflejan los hechos ocurridos después de esa fecha y están sujetos a la aprobación de la asamblea ordinaria de accionistas de la Entidad, quien puede decidir su modificación de acuerdo con lo dispuesto en la Ley General de Sociedades Mercantiles.

* * * * *



GMéxico Transportes, S.A.B. DE C.V.

**INFORME ANUAL DEL COMITÉ DE AUDITORÍA Y PRÁCTICAS SOCIETARIAS
AL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN**

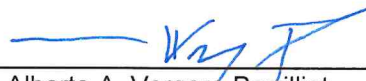
En la Ciudad de México, siendo las 12:30 horas del viernes 17 de abril de 2026, se reunieron en las oficinas del domicilio social de GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V. (la "Sociedad"), ubicadas en el 4º piso del inmueble ubicado en Bosque de Ciruelos 99, Colonia Bosques de las Lomas, C.P. 11700 Alcaldía Miguel Hidalgo en la Ciudad de México, con el propósito de celebrar la sesión de este Comité de Auditoría y Prácticas Societarias (el "Comité"), a la cual fueron debidamente convocados los señores Luis Frías Humphrey, Alfredo Casar Pérez, Fernando López Guerra Larrea, Alberto Antonio Vergara Perrilliat y Claudia Abaunza Castillo. Asimismo, estuvieron en la sesión los señores Francisco Jurado Martínez en su calidad de secretario del Comité y Director Jurídico de la Sociedad, y Norma Angélica Mino León en su calidad de Auditora Interna de la Sociedad.

El Comité trató los siguientes asuntos que se hacen del conocimiento del Consejo de Administración mediante este informe:

- I. Fue informado y analizó detenidamente el presupuesto de GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V. y de sus compañías subsidiarias para el ejercicio de 2026.
- II. Se analizó los seguros que la Sociedad tiene de responsabilidad civil de directores y personal jerárquico, incluyendo a los miembros del consejo.
- III. Fue informado y analizó las operaciones de la Sociedad con partes relacionadas.
- IV. Se analizó y recomendó ratificar los paquetes de remuneraciones integrales de los ejecutivos clave de la Sociedad para el ejercicio del 2026 debido a que son razonables y se ajustan a las condiciones de mercado.
- V. Se analizó y recomendó ratificar la compensación de los ejecutivos clave de la Sociedad.
- VI. Fue informado y analizó a detalle los estados financieros auditados de la Sociedad por el ejercicio concluido el 31 de diciembre de 2025, individuales y consolidados.
- VII. Se designó al señor licenciado Francisco Jurado Martínez como delegado para dar cumplimiento a las resoluciones tomadas en la sesión y, en su caso, las formalice como procedan.

Como resultado de las actividades desarrolladas por este Comité, estamos en aptitud de recomendar al Consejo de Administración, se aprueben los estados financieros dictaminados anuales de GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias del año 2025, en los términos en que han sido preparados y presentados por la Administración de la Sociedad.

Ciudad de México a 17 de abril de 2026.
Por el Comité de Auditoría y de Prácticas Societarias



Alberto A. Vergara Perrilliat
Presidente

GMéxico Transportes, S.A.B. DE C.V.

**INFORME ANUAL DEL COMITÉ DE AUDITORÍA Y PRÁCTICAS SOCIETARIAS
AL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN**

En la Ciudad de México, siendo las 12:30 horas del viernes 4 de abril de 2025, se reunieron en las oficinas del domicilio social de GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V. (la "Sociedad"), ubicadas en el 4º piso del inmueble ubicado en Bosque de Ciruelos 99, Colonia Bosques de las Lomas, C.P. 11700 Alcaldía Miguel Hidalgo en la Ciudad de México, con el propósito de celebrar la sesión de este Comité de Auditoría y Prácticas Societarias (el "Comité"), a la cual fueron debidamente convocados los señores Jaime Corredor Esnaola, Eduardo Joaquín Gallástegui Armella y Carlos Noriega Arias, en su calidad de Consejeros Independientes, así como los señores Luis Frías Humphrey, Alfredo Casar Pérez, Fernando López Guerra Larrea, Alberto Antonio Vergara Perrilliat, Claudia Abaunza Castillo y Marlene Finny de la Torre. Asimismo, estuvieron en la sesión los señores Francisco Jurado Martínez en su calidad de secretario del Comité y Director Jurídico de la Sociedad, Norma Angélica Mino León en su calidad de Auditora Interna de la Sociedad y Manuel Nieblas Rodríguez Auditor Externo de la Sociedad.

El Comité trató los siguientes asuntos que se hacen del conocimiento del Consejo de Administración mediante este informe:

- I. Fue informado y analizó detenidamente el presupuesto de GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V. y de sus compañías subsidiarias para el ejercicio de 2025.
- II. Se analizó los seguros que la Sociedad tiene de responsabilidad civil de directores y personal jerárquico, incluyendo a los miembros del consejo.
- III. Fue informado y analizó las operaciones de la Sociedad con partes relacionadas.
- IV. Se analizó y recomendó ratificar los paquetes de remuneraciones integrales de los ejecutivos clave de la Sociedad para el ejercicio del 2025 debido a que son razonables y se ajustan a las condiciones de mercado.
- V. Se analizó y recomendó ratificar la compensación de los ejecutivos clave de la Sociedad.
- VI. Fue informado y analizó a detalle los estados financieros auditados de la Sociedad por el ejercicio concluido el 31 de diciembre de 2024, individuales y consolidados.
- VII. Se designó al señor licenciado Francisco Jurado Martínez como delegado para dar cumplimiento a las resoluciones tomadas en la sesión y, en su caso, las formalice como procedan.

Como resultado de las actividades desarrolladas por este Comité, estamos en aptitud de recomendar al Consejo de Administración, se aprueben los estados financieros dictaminados anuales de GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias del año 2024, en los términos en que han sido preparados y presentados por la Administración de la Sociedad.

Ciudad de México a 4 de abril de 2025.
Por el Comité de Auditoría y de Prácticas Societarias



Jaime Corredor Esnaola
Presidente



Francisco Jurado Martínez
Secretario

GMéxico Transportes, S.A.B. DE C.V.

**INFORME ANUAL DEL COMITÉ DE AUDITORÍA Y PRÁCTICAS SOCIETARIAS
AL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN**

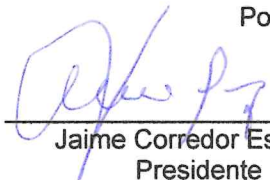
En la Ciudad de México, siendo las 12:30 horas del viernes 12 de abril de 2024, se reunieron en las oficinas del domicilio social de GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V. (la "Sociedad"), ubicadas en el 4º piso del inmueble ubicado en Bosque de Ciruelos 99, Colonia Bosques de las Lomas, C.P. 11700 Alcaldía Miguel Hidalgo en la Ciudad de México, con el propósito de celebrar la sesión de este Comité de Auditoría y Prácticas Societarias (el "Comité"), a la cual fueron debidamente convocados los señores Jaime Corredor Esnaola, Eduardo Joaquín Gallástegui Armella y Carlos Noriega Arias, en su calidad de Consejeros Independientes, así como los señores Luis Frías Humphrey, Alfredo Casar Pérez, Fernando López Guerra Larrea, Isaac Franklin Unkind, Claudia Abaunza Castillo y Marlene Finny de la Torre. Asimismo, estuvieron en la sesión los señores Francisco Jurado Martínez en su calidad de secretario del Comité y director jurídico de la Sociedad, Norma Angélica Mino León en su calidad de Auditora Interna de la Sociedad y Manuel Nieblas Rodríguez Auditor Externo de la Sociedad.

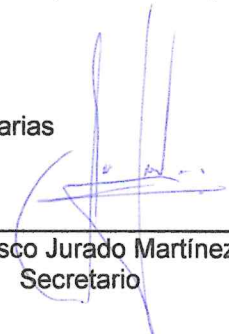
El Comité trató los siguientes asuntos que se hacen del conocimiento del Consejo de Administración mediante este informe:

- I. Fue informado y analizó detenidamente el presupuesto de GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V. y de sus compañías subsidiarias para el ejercicio de 2024.
- II. Se analizó los seguros que la Sociedad tiene de responsabilidad civil de directores y personal jerárquico, incluyendo a los miembros del consejo.
- III. Fue informado y analizó las operaciones de la Sociedad con partes relacionadas.
- IV. Se analizó y recomendó ratificar los paquetes de remuneraciones integrales de los ejecutivos clave de la Sociedad para el ejercicio del 2024 debido a que son razonables y se ajustan a las condiciones de mercado.
- V. Se analizó y recomendó ratificar la compensación de los ejecutivos clave de la Sociedad.
- VI. Fue informado y analizó a detalle los estados financieros auditados de la Sociedad por el ejercicio concluido el 31 de diciembre de 2023, individuales y consolidados.
- VII. Se designó al señor licenciado Francisco Jurado Martínez como delegado para dar cumplimiento a las resoluciones tomadas en la sesión y, en su caso, las formalice como procedan.

Como resultado de las actividades desarrolladas por este Comité, estamos en aptitud de recomendar al Consejo de Administración, se aprueben los estados financieros dictaminados anuales de GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias del año 2023, en los términos en que han sido preparados y presentados por la Administración de la Sociedad.

Ciudad de México a 12 de abril de 2024.
Por el Comité de Auditoría y de Prácticas Societarias


Jaime Corredor Esnaola
Presidente


Francisco Jurado Martínez
Secretario

Nombre y cargo de personas responsables (PDF)

Los suscritos manifestamos bajo protesta de decir verdad que, en el ámbito de nuestras respectivas funciones, preparamos la información relativa a la emisora contenida en el presente reporte anual, la cual, a nuestro leal saber y entender, refleja razonablemente su situación. Asimismo, manifestamos que no tenemos conocimiento de información relevante que haya sido omitida o falseada en este reporte anual o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.



Lic. Fernando López Guerra
Director General



Ing. Alberto Antonio Vergara Perrilliat
Director General de Administración
(Responsable de Finanzas)



Lic. Francisco Jurado Martínez
Director Jurídico

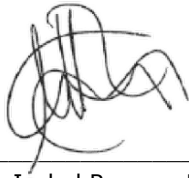
CIUDAD DE MÉXICO, A 30 DE ABRIL DE 2026

En los términos del Artículo 39 de las Disposiciones de carácter general aplicables a las Entidades y Emisoras supervisadas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores que contraten servicios de auditoría externa de estados financieros básicos, publicadas en el Diario Oficial de la Federación ("DOF") del 26 de abril de 2018 y sus modificaciones posteriores (las "Disposiciones") y del Artículo 84 Bis de las Disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y otros participantes del mercado de valores publicadas en el DOF del 19 de marzo de 2003 y sus modificaciones posteriores (la "Circular Única de Emisoras"), en nuestro carácter de auditores externos independientes de los estados financieros básicos consolidados por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 de GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V., manifestamos lo siguiente:

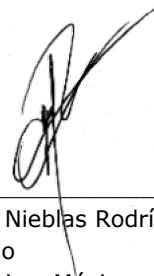
- I. Que expresamos nuestro consentimiento para que la Emisora incluya en el reporte anual, el Informe de Auditoría Externa que al efecto emitimos.
- II. Lo anterior en el entendido de que previamente nos cercioramos que la información contenida en los Estados Financieros Básicos Consolidados incluidos en el reporte anual, así como cualquier otra información financiera comprendida en dichos documentos cuya fuente provenga de los mencionados Estados Financieros Básicos Consolidados o del Informe de Auditoría Externa que presentamos coincide con la auditada, con el fin de que dicha información sea hecha del conocimiento público.

Atentamente,

Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.
Afiliada a una Firma Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited



C.P.C. María Isabel Romero Miranda
Representante Legal
Ciudad de México, México
28 de abril de 2026



C.P.C. Manuel Nieblas Rodríguez
Auditor externo
Ciudad de México, México
28 de abril de 2026



Los suscritos manifiestan bajo protesta de decir verdad, que los estados financieros que contiene el presente reporte anual por los ejercicios 2025, 2024 y 2023 fueron dictaminados con fecha 23 de abril de 2026, de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría.

Asimismo, manifiestan que han leído el presente reporte anual y basado en su lectura y dentro del alcance del trabajo de auditoría realizado, no tienen conocimiento de errores relevantes o inconsistencias en la información que se incluye y cuya fuente provenga de los estados financieros dictaminados señalados en el párrafo anterior, ni de información que haya sido omitida o falseada en este reporte anual o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

No obstante, los suscritos no fueron contratados, y no realizaron procedimientos adicionales con el objeto de expresar su opinión respecto de la otra información contenida en el reporte anual que no provenga de los estados financieros por el dictaminados.

Atentamente,

Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Afiliada a una Firma Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited



C.P.C. María Isabel Romero Miranda
Representante Legal
Ciudad de México, México
28 de abril de 2026



C.P.C. Manuel Nieblas Rodríguez
Auditor externo
Ciudad de México, México
28 de abril de 2026

