Bolsa Institucional de Valores BIVA

Información Financiera Trimestral

[105000] Comentarios y Análisis de la Administración 2
[110000] Información general sobre estados financieros 46
[210000] Estado de situación financiera, circulante/no circulante 48
[310000] Estado de resultados, resultado del periodo, por función de gasto 50
[410000] Estado del resultado integral, componentes ORI presentados netos de impuestos....51
[520000] Estado de flujos de efectivo, método indirecto....54
[610000] Estado de cambios en el capital contable - Acumulado Actual....57
[610000] Estado de cambios en el capital contable - Acumulado Anterior....60
[700000] Datos informativos del Estado de situación financiera....63
[700002] Datos informativos del estado de resultados 64
[700003] Datos informativos- Estado de resultados 12 meses....65
[800001] Anexo - Desglose de créditos 66
[800003] Anexo - Posición monetaria en moneda extranjera 71
[800005] Anexo - Distribución de ingresos por producto 72
[800007] Anexo - Instrumentos financieros derivados 73
[800100] Notas - Subclasificaciones de activos, pasivos y capital contable....75
[800200] Notas - Análisis de ingresos y gasto 80
[800500] Notas - Lista de notas 81
[800600] Notas - Lista de políticas contables 103
[813000] Notas - Información financiera intermedia de conformidad con la NIC 34....121

[105000] Comentarios y Análisis de la Administración

Comentarios de la gerencia [bloque de texto]

Resumen del segundo trimestre 2026

§ El tráfico de pasajeros del 2T26 se incrementó 0.4% comparado con el 2T25, totalizando 7.2 millones de pasajeros. Los aeropuertos con el mayor crecimiento en tráfico respecto del 2T25 fueron San Luis Potosí, Durango, Chihuahua, Acapulco y Tampico.

§ La suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos creció 5.4% comparado con el 2T25.

§ La UAFIDA Ajustada se incrementó 6.2% comparado con el 2T25, alcanzando Ps.2,722 millones.

§ Las inversiones de capital y obras de mantenimiento mayor incluidas en los Programas Maestros de Desarrollo (PMD) comprometidos, así como las inversiones de capital estratégicas durante el trimestre fueron de Ps.949 millones.

Información a revelar sobre la naturaleza del negocio [bloque de texto]

Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V., mejor conocido como OMA, opera y administra 13 aeropuertos internacionales dentro de nueve estados en la región centro y norte de México, localizados en las ciudades de: Monterrey, el tercer más grande centro metropolitano en México; Acapulco, Mazatlán y Zihuatanejo, importantes destinos turísticos; así como en otros nueve centros regionales y ciudades fronterizas. También administra el Hotel NH Collection dentro de la Terminal 2 del Aeropuerto de la Ciudad de México y el Hotel Hilton Garden Inn en el Aeropuerto de Monterrey. OMA emplea a más de 1,200 personas para ofrecer a pasajeros y clientes, servicios aeroportuarios y comerciales de excelencia en sus instalaciones. OMA está listada en la Bolsa Mexicana de Valores bajo la clave OMA y en el NASDAQ Global Select Market bajo la clave OMAB. Para mayor información síguenos en:

- **Página de Internet (**http://ir.oma.aero**)**
- **Twitter (**http://twitter.com/OMAeropuertos**)**
-
- **Facebook (**https://www.facebook.com/OMAeropuertos**)**

Información a revelar sobre los objetivos de la gerencia y sus estrategias para alcanzar esos objetivos [bloque de texto]

OMA administra, opera y desarrolla aeropuertos con infraestructura y servicios de clase mundial en calidad y seguridad que satisfacen las necesidades de sus clientes e incentivan el desarrollo sostenible y sustentable de la Compañía, a través de iniciativas de servicio al pasajero y la constante mejora de la infraestructura de los aeropuertos. OMA basa su estrategia en dos enfoques principales: 1) maximizar los

ingresos por las actividades aeronáuticas a través de iniciativas para desarrollar el tráfico de pasajeros e impulsar la conectividad. y 2) maximizar los ingresos no aeronáuticos a través de la implementación y desarrollo constante de actividades para el crecimiento de los servicios comerciales en los aeropuertos, así como para la creación de nuevos negocios de diversificación, tales como hoteles, parques industriales, entre otros.

Información a revelar sobre los recursos, riesgos y relaciones más significativos de la entidad [bloque de texto]

Fuentes de Liquidez

Históricamente, la Compañía ha cubierto todos sus requerimientos de liquidez, incluyendo sus operaciones y obligaciones conforme a los Programas Maestros de Desarrollo con el flujo de efectivo generado por las operaciones de sus subsidiarias y no incurrió en deudas significativas. La Compañía ha modificado su estrategia para financiar sus proyectos y ha incorporado deuda como un medio para fondear inversiones de capital estratégicas. En el futuro, la Compañía espera continuar cubriendo sus requerimientos de liquidez con flujos de efectivo generado por las operaciones de sus subsidiarias, con la reducción y control de costos y mejoras operativas para maximizar su rendimiento, y mediante deuda adicional para financiar inversiones bajo los Planes Maestros de Desarrollo, otras inversiones y capital de trabajo, y tener una estructura de capital más eficiente.

FACTORES DE RIESGO

Riesgos Relacionados con la Regulación del Negocio

La Compañía presta un servicio público regulado por el Gobierno Mexicano, y la flexibilidad en la gestión de actividades aeronáuticas está limitada por el marco regulatorio en el que opera.

Una porción significativa de los ingresos de la Compañía proviene de tarifas aeronáuticas reguladas por el gobierno, que se cobran a las aerolíneas y pasajeros por la operación y uso de la infraestructura aeroportuaria de la Compañía. En 2023, 2024 y 2025, los servicios aeronáuticos representaron el 61.8%, 60.6% y 63.8%, respectivamente, de los ingresos totales de la Compañía, y el 77.3%, 74.8% y 74.7%, respectivamente, de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos combinados de las Compañía. El gobierno mexicano establece las tarifas máximas permitidas para estos cobros, las cuales se revisan periódicamente. Estas regulaciones pueden limitar la flexibilidad operativa de la Compañía, lo que podría tener un efecto adverso material en el negocio, resultados de operación, prospectivas y situación financiera de la Compañía. Además, diversas regulaciones aplicables a las operaciones de la Compañía, que impactan su rentabilidad, son autorizadas o determinadas por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes cada cinco años. Salvo en circunstancias limitadas, la Compañía no puede modificar unilateralmente los términos de sus Programas Maestros de Desarrollo, incluidos los montos de los compromisos acordados y la obligación de prestar un servicio público establecidos en las concesiones de la Compañía, ni puede incrementar las tarifas máximas conforme a dichas regulaciones, aun cuando cambie el tráfico de pasajeros u otros supuestos subyacentes durante el periodo de cinco años aplicable.

El 4 de octubre de 2023, la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC), órgano descentralizado de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, notificó a la Compañía una modificación a los términos de las Bases de Regulación Tarifaria incluidas en el Anexo 7 de sus concesiones. Dicha modificación fue nuevamente ajustada el 19 de octubre de 2023. Dicha modificación ajustó las tarifas máximas anuales que los aeropuertos de la Compañía pueden cobrar por sus servicios, con efectos a partir del 1 de enero de 2024. Tras el anuncio realizado por la AFAC el 4 de octubre de 2023, el precio de las acciones en la Bolsa Mexicana de Valores de la Compañía disminuyó un 26%. La Compañía no puede garantizar que la AFAC u otra autoridad regulatoria se abstendrán de realizar modificaciones adicionales a las Bases de Regulación Tarifaria, lo cual, podría afectar las tarifas máximas por aeropuerto y tener un impacto adverso material en sus operaciones, desempeño financiero y resultados generales. Véase "*Punto 3. Información Clave-Factores de Riesgo-Riesgos relacionados con la regulación del negocio - Las disposiciones aplicables al establecimiento de las tarifas máximas de los servicios aeronáuticos no garantizan que los resultados de operación consolidados de la Compañía, o los resultados de operación de cualquiera de sus aeropuertos, serán rentables o que la Compañía obtendrá el rendimiento esperado de su inversión*." Para formato XBRL véase

"*Información general - Factores de Riesgo - Riesgos Relacionados con la Regulación del Negocio - Las disposiciones aplicables al establecimiento de las tarifas máximas de los servicios aeronáuticos no garantizan que los resultados de operación consolidados de la Compañía, o los resultados de operación de cualquiera de sus aeropuertos, serán rentables o que la Compañía obtendrá el rendimiento esperado de su inversión*".

Aunque el Programa Maestro de Desarrollo para el periodo de cinco años de 2026 a 2030 fue aprobado el 18 de diciembre de 2025 por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte y se han establecido tarifas máximas hasta 2030, no podemos predecir cuáles serán los futuros Programas Maestros de Desarrollo y tarifas máximas más allá de 2030 dentro de los futuros Programas Maestros de Desarrollo. Las leyes y reglamentos que rigen el negocio de la Compañía, incluyendo el proceso de fijación de tarifas y la Ley de Aeropuertos de México, también pueden ser modificados en el futuro o ser aplicados o interpretados de una manera que podría tener un efecto material adverso en el negocio, resultados de operación, prospectivas y situación financiera de la Compañía.

Los resultados de operaciones de la Compañía pueden verse afectados negativamente por los ajustes de eficiencia requeridos a sus tarifas máximas.

Las tarifas máximas están sujetas a ajustes anuales de eficiencia determinados por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, los cuales, tienen el efecto de reducir las tarifas máximas cada año para reflejar las mejoras de eficiencia previstas. Para el periodo de cinco años que termina el 31 de diciembre de 2025, las tarifas máximas aplicables a los aeropuertos de la Compañía estuvieron sujetas a un ajuste anual de eficiencia del 0.7% en términos reales. Para el periodo de cinco años comprendido entre el 1 de enero de 2026 y el 31 de diciembre de 2030, las tarifas máximas están sujetas a un ajuste anual de eficiencia del 0.8% en términos reales, en cada caso según se determine en la revisión del periodo de cinco años aplicable bajo el marco actual de regulación tarifaria.

La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes determinará el ajuste de eficiencia aplicable a las tarifas máximas de la Compañía para el periodo de cinco años que comienza en enero de 2031 y para los periodos siguientes. Véase "*Punto 4. Información sobre la Compañía - Marco Regulatorio - Regulación de Ingresos - Metodología para la Determinación de las Tarifas Máximas Futuras.*" Para formato XRBL véase "*La emisora - Legislación aplicable y situación tributaria - Régimen Legal - Metodología para la Determinación de las Tarifas Máximas Futuras*". La Compañía no puede garantizar mejoras de eficiencia suficientes para mantener o aumentar sus ingresos operativos como resultado de la disminución progresiva en cada una de las tarifas máximas de cada uno de sus aeropuertos.

La Compañía no puede predecir la manera en la que las regulaciones que rigen su negocio serán aplicadas.

La Compañía se encuentra sujeta a diversas leyes y reglamentos, incluyendo los términos de sus concesiones, así como a la supervisión de diversas autoridades regulatorias. El incumplimiento de los términos de las concesiones de la Compañía, de la Ley de Aeropuertos de México y sus reglamentos, de otras leyes que le sean aplicables, de las directrices emitidas por una agencia administrativa o autoridad gubernamental puede dar lugar a una serie de sanciones. La Compañía no puede predecir las sanciones específicas que se le podrían imponer por violaciones a las regulaciones que le sean aplicables y puede ser difícil asegurar el cumplimiento de la Compañía de las mismas. Además, la Compañía no puede asegurar que el marco de regulación de precios aplicable a sus operaciones no vaya a ser modificado en el futuro para imponer nuevas restricciones a sus operaciones o para regular fuentes adicionales de ingresos.

El 20 de diciembre de 2024 se publicó en el Diario Oficial de la Federación una reforma constitucional sobre la simplificación orgánica que disolvió la COFECE y el Instituto Federal de Telecomunicaciones ("IFT"), y ordenó la emisión de una nueva legislación antimonopolio (la "Reforma Constitucional de Competencia Económica"). Posteriormente, y conforme a la Reforma Constitucional de Competencia Económica, el 16 de julio de 2025, la Ley Federal de Competencia Económica fue modificada para incorporar los cambios decretados en ella, así como modificaciones adicionales. El 16 de octubre de 2025, se creó la Comisión Nacional Antimonopolio ("CNA") como una autoridad descentralizada sectorizada en la Secretaría de Economía, con autonomía operativa y técnica. Aparte del estatuto orgánico de la CNA que establece las normas internas para su funcionamiento, no se han emitido hasta hoy regulaciones antimonopolio secundarias, y las disposiciones regulatorias, directrices y otros instrumentos previamente emitidos por la COFECE siguen vigentes en la medida en que no contradigan la Ley Federal de Competencia Económica reformada.

Como resultado de estos cambios en el marco antimonopolio de México y de la incipiente actividad de la CNA, no es posible predecir ninguna medida, norma, recomendación, directriz o condición futura que la CNA pueda emitir o adoptar y que puedan limitar o restringir los ingresos aeronáuticos y/o no aeronáuticos de la Compañía.

El 3 de mayo de 2023, la Ley de Aeropuertos fue reformada para introducir varias modificaciones a la misma, entre ellas (i) establecer la nueva naturaleza administrativa de la Agencia Federal de Aviación Civil de una agencia reguladora a un órgano administrativo desconcentrado de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes; (ii) reforzar las responsabilidades regulatorias y de supervisión de la Agencia Federal de Aviación Civil en materia de aviación civil, que anteriormente estaban asignadas a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, incluyendo la emisión de regulaciones técnicas y administrativas aplicables a los Programas Maestros de Desarrollo; (iii) coordinar las regulaciones de seguridad para restaurar la calificación de seguridad México de la *Federal Aviation Administration* de los Estados Unidos de América ("FAA") a la Categoría 1 (que se recuperó en septiembre de 2023); (iv) autorizar a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes a otorgar, por tiempo indefinido, asignaciones a entidades paraestatales para la administración, operación y, en su caso, construcción de aeropuertos; (v) incluir la obligación notificar a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes o a Agencia Federal de Aviación Civil cualquier modificación a sus estatutos, disolución anticipada, cambio de objeto, fusión, transformación, escisión y cualquier transferencia de acciones, aun cuando no impliquen un cambio de control del titular de la concesión; y (vi) establecer que la concesión podrá ser revocada si se imponen sanciones más de dos veces por la misma infracción, como exceder la tarifa máxima de un aeropuerto, en un periodo de 10 años. Véase "*Punto 3. Información Clave - Factores de Riesgo - Riesgos Relacionados con la Regulación del Negocio - La Compañía no puede predecir la manera en la que las regulaciones que rigen su negocio serán aplicadas* ". Para formato XBRL véase "*Información general - Factores de Riesgo - Riesgos Relacionados con la Regulación del Negocio - La Compañía no puede predecir la manera en la que las regulaciones que rigen su negocio serán aplicadas*". A la fecha de presentación del presente Reporte, dichas modificaciones no han afectado las operaciones de la Compañía; no obstante, no podemos determinar si podrían afectar a la economía mexicana o a las operaciones de la Compañía en el futuro.

Las disposiciones aplicables al establecimiento de las tarifas máximas de los servicios aeronáuticos no garantizan que los resultados de operación consolidados de la Compañía, o los resultados de operación de cualquiera de sus aeropuertos, serán rentables o que la Compañía obtendrá el rendimiento esperado de su inversión.

Las disposiciones legales aplicables a las actividades aeronáuticas de la Compañía limitan la tarifa máxima anual que puede cobrar en cada aeropuerto. Dicha tarifa máxima anual es el importe máximo anual de ingresos por servicios sujetos a regulación de precios que podemos obtener por "unidad de carga de trabajo", que se define como un pasajero o 100 kilos de carga.

El 18 de noviembre de 2025, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, aprobó, las tarifas máximas que la Compañía puede aplicar en sus aeropuertos para el periodo de cinco años comprendido desde el 1 de enero de 2026 hasta el 31 de diciembre de 2030. Para una discusión de los lineamientos para establecer las tarifas máximas y la aplicación de las tarifas, véase "*Punto 4. Información sobre la Compañía - Régimen Legal - Regulación de los Ingresos*". Para formato XBRL véase "*La emisora - Legislación aplicable y situación tributaria - Régimen Legal - Regulación de los Ingresos* ".

Conforme a los términos de las concesiones de la Compañía, las tarifas máximas pueden ajustarse periódicamente en función a la inflación, determinada por con base al Índice Nacional de Precios al Productor, excluyendo el petróleo. En determinadas circunstancias y a solicitud de la Compañía, se podrán realizar ajustes adicionales a sus tarifas máximas, incluyendo la realización de inversiones de capital no previstas en sus Programas Maestros de Desarrollo, reducciones en inversiones de capital derivadas de un menor tráfico de pasajeros como consecuencia de condiciones macroeconómicas adversas en México, o modificaciones a los impuestos pagaderos conforme a las concesiones de la Compañía, en cada caso sujeto a la aprobación de la SICT y únicamente si se han cumplido las condiciones específicas previstas en el título de concesión aplicable y en el marco regulatorio tarifario correspondiente. No es posible garantizar que se vaya a presentar una solicitud de este tipo o, en caso de que se presentara, que vaya a ser aprobada. Si no se aprueba una solicitud de aumento de las tarifas máximas de un aeropuerto, los resultados de operaciones y situación financiera de la Compañía podrían verse afectados de manera adversa y el valor de las acciones Serie B y de los ADS podría disminuir.

De conformidad con los términos de las concesiones de la Compañía, no existe garantía de que los resultados de operación de cualquiera de los aeropuertos de la Compañía serán rentables. Es posible que no se obtenga el rendimiento esperado de las inversiones realizadas bajo los Programas Maestros de Desarrollo.

El negocio de la Compañía depende de regulaciones internacionales que afectan a las aerolíneas mexicanas.

La FAA evalúa el marco legal que regula la aviación civil y asuntos relacionados con monitoreo, entrenamiento de personal, y procesos de inspección relacionados con regulaciones emitidas por la Organización de Aviación Civil Internacional ("OACI").

El 25 de mayo de 2021, la FAA anunció que, después de su evaluación de la AFAC, determinó que México no estaba en cumplimiento con los estándares internacionales de seguridad establecidos por la OACI, y en consecuencia, redujo la calificación de seguridad aérea de México de la Categoría 1 a la Categoría 2 de la Evaluación Internacional de Seguridad Aérea ("IASA").

La FAA había rebajado previamente la calificación de seguridad aérea de México de la Categoría 1 a la Categoría 2 el 30 de julio de 2010, como resultado de la visita de la FAA a la Dirección General de Aeronáutica Civil (actualmente la Agencia Federal de Aviación Civil), entre enero y julio de 2010. Sin embargo, el 14 de septiembre de 2023 la FAA restauró la calificación de seguridad aérea de Categoría 1 de México.

Las consecuencias de las reducciones antes mencionadas fueron: la suspensión del derecho a operar vuelos de código compartido, la prohibición para aerolíneas mexicanas de incrementar la frecuencia o abrir nuevas rutas a los Estados Unidos de América. A pesar de que la FAA restableció la calificación de seguridad aérea de Categoría 1 de México, la calificación de México puede volver a degradarse en el futuro, y la Compañía no puede predecir el impacto que tendría dicha degradación en el tráfico de pasajeros o en los resultados de sus operaciones, ni en la percepción pública de la seguridad de sus aeropuertos.

En 2023, 2024 y 2025, el 3.3%, 4.5% y 5.4%, respectivamente, del tráfico total de la Compañía fue atribuible a pasajeros que viajaron a través de sus aeropuertos en vuelos con origen o destino en Estados Unidos operados por aerolíneas mexicanas. La Compañía no puede asegurar por cuanto tiempo permanecerá la calificación actual y la Compañía no puede predecir qué impacto puede tener una degradación en el tráfico de pasajeros, en sus resultados de operación, o en la percepción pública respecto de la seguridad en sus aeropuertos.

La Compañía podría verse sujeta a sanciones en el supuesto de que se exceda de las tarifas máximas de un aeropuerto al cierre de un ejercicio.

Históricamente, la Compañía ha fijado las tarifas que cobra por los servicios aeronáuticos en cada aeropuerto para que se aproximen lo más posible a la tarifa máxima autorizada para ese aeropuerto en un año determinado. En 2025, los ingresos percibidos por la Compañía por los servicios sujetos a la regulación de tarifa máxima en todos los aeropuertos de la Compañía representaron el 97.4% de la cantidad total permitida por las tarifas máximas aplicables a todos los aeropuertos. Es posible que en el futuro no se pueda lograr establecer tarifas que permitan percibir todos los ingresos que la Compañía tiene derecho a generar por la prestación de servicios sujetos al sistema de regulación de tarifas.

Las tarifas específicas de los servicios aeronáuticos de la Compañía se determinan con base en diversos factores, incluyendo las proyecciones de volúmenes de tráfico de pasajeros, el INPP (excluyendo el petróleo), el INPC y el tipo de cambio del peso frente al dólar. Estas variables se encuentran fuera del control de la Compañía. Los resultados reales podrían ser distintos de los proyectados por la Compañía y si estas diferencias ocurren al final de un ejercicio, podrían ocasionar que la Compañía exceda la tarifa máxima aplicable a uno o varios de sus aeropuertos durante dicho ejercicio.

Si la Compañía excede la tarifa máxima de un aeropuerto al cierre de un ejercicio, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes podría imponerle una sanción y reducir la tarifa máxima de dicho aeropuerto para el siguiente ejercicio. La imposición de sanciones por la violación de ciertos términos de las concesiones, incluyendo el excederse de la tarifa máxima de un aeropuerto, puede dar lugar a la revocación de la concesión correspondiente cuando previamente se hubiese sancionado al concesionario por más de dos veces por la misma causa, durante un plazo de 10 años.

En caso de la revocación de una concesión de la Compañía se podrá dar lugar a la revocación de las demás concesiones. Para mayor información sobre los eventos que pueden derivar en la terminación de una concesión véase "*Punto 4. Información sobre la Compañía - Régimen Legal - Sanciones, Terminación y Revocación de las Concesiones, y Activos Concesionados*". Para formato XBRL véase "*La emisora - Legislación aplicable y situación tributaria - Régimen Legal - Sanciones, Terminación y Revocación de las Concesiones, y Activos Concesionados*".

La depreciación del peso podría causar que excedamos las tarifas máximas.

El peso ha experimentado una volatilidad significativa frente al dólar estadounidense en los últimos años. De acuerdo con la Junta de Gobierno del Sistema de la Reserva Federal, del 31 de diciembre de 2024 al 31 de diciembre de 2025, el peso se apreció de $20.86 pesos por $1.00 dólar al 31 de diciembre de 2024 a $18.00 pesos por $1.00 dólar al 31 de diciembre de 2025, después de haberse depreciado de $16.90 pesos por $1.00 dólar al 31 de diciembre de 2023 a $20.86 pesos por $1.00 dólar al 31 de diciembre de 2024, lo que representó una depreciación de 23.4%. Al 24 de abril de 2026, el tipo de cambio era de $17.39 por $1.00 dólar.

La Compañía fija sus tarifas de servicios aeronáuticos lo más cerca posible a las tarifas máximas permitidas, y dichas tarifas sólo pueden ajustarse una vez cada seis meses por inflación (o antes si se produce un incremento acumulado del 5% en el Índice Nacional de Precios al Productor (excluyendo el petróleo)). Sin embargo, por lo general la Compañía recibe de las aerolíneas las tarifas por pasajero a las aerolíneas entre 30 y 60 días después de la fecha de cada vuelo. Las tarifas por los servicios que la Compañía a los vuelos internacionales o a los pasajeros internacionales suelen estar denominadas en dólares estadounidenses, pero se pagan en pesos mexicanos (o "pesos") en función del tipo de cambio medio del mes anterior a cada vuelo. Por lo tanto, la depreciación del peso,

particularmente a finales de año, podría causarle a la Compañía que sobrepase las tarifas máximas en uno o más de sus aeropuertos, lo que podría derivar en la imposición de multas y la subsecuente revocación de una o más de sus concesiones.

El Gobierno Mexicano puede revocar o revertir las concesiones de la Compañía en varios supuestos, de los cuales algunos no están dentro del control de la Compañía.

Las concesiones de la Compañía son sus principales activos y no podría continuar operando sin ellas. Una concesión puede ser revocada por el gobierno mexicano por varias razones, incluyendo el incumplimiento por parte de la Compañía con sus Programas Maestros de Desarrollo, una interrupción temporal o permanente en sus operaciones, acciones que afecten las operaciones de otras concesionarias en México, el incumplimiento de la Compañía en el pago de daños resultantes de sus operaciones, si excede las tarifas máximas que le apliquen o el incumplimiento de cualquier otro término material bajo sus concesiones. Las violaciones a ciertos términos de una concesión (incluyendo violaciones por exceder la tarifa máxima aplicable) pueden resultar en la revocación de una concesión únicamente si la Compañía es sancionada más de dos veces por la misma violación en un plazo de 10 años. Las infracciones de otros términos de las concesiones de la Compañía pueden dar lugar a la revocación inmediata de la concesión. Las concesiones también pueden revocarse en caso de quiebra o insolvencia. Las violaciones a la Ley de Aeropuertos, su reglamento u otras disposiciones federales podrían dar lugar a sanciones similares. En caso de que alguna de las concesiones de la Compañía sea revocada, sus otras concesiones también podrían ser revocadas. Para un análisis respecto de los casos que pueden llevar a una terminación de la concesión, véase "*Punto 4 del Reporte Anual - Información sobre la Compañía-Régimen Legal-Sanciones, Terminación y Revocación de las Concesiones, y Activos Concesionados*." Para formato XBRL véase "*La emisora - Legislación aplicable y situación tributaria - Régimen Legal - Sanciones, Terminación y Revocación de las Concesiones, y Activos Concesionados*".

De conformidad con la legislación aplicable y los términos de las concesiones de la Compañía, dichas concesiones también pueden verse sujetas al establecimiento de condiciones adicionales, incluyendo condiciones relacionadas con los Programas Maestros de Desarrollo actualizados y que la Compañía no pueda cumplir con las mismas. El incumplimiento de estas condiciones también podría dar lugar a la imposición de multas y otras sanciones, así como la revocación de las concesiones.

El Gobierno también puede dar por terminadas en cualquier momento una o varias de las concesiones de la Compañía a través de un procedimiento de reversión por causas de interés público en términos de la legislación mexicana aplicable. El Gobierno también puede requisar las instalaciones y operaciones de un aeropuerto en caso de guerra, alteración del orden público o cuando se prevea algún peligro inminente para la seguridad nacional. Adicionalmente, en caso de fuerza mayor el Gobierno puede exigir que la Compañía efectúe ciertos cambios en sus operaciones. De conformidad con las leyes aplicables, en el supuesto de requisa, el Gobierno estaría obligado a indemnizar a la Compañía por el valor de sus concesiones o el total de sus costos con base en los resultados de un avalúo o, cuando haya exigido un cambio en las operaciones de la misma, por los costos incurridos para efectuar dicho cambio. Del mismo modo, salvo en caso de guerra, en el supuesto de requisa por parte del gobierno de las operaciones aeroportuarias de la Compañía, el Gobierno estaría obligado a indemnizar a ésta y a cualesquier otras personas afectadas por cualesquier daños y perjuicios sufridos por las mismas. La Compañía podría no recibir una indemnización equivalente al valor de su inversión en, o a los daños adicionales relacionados con, sus concesiones y los activos afectos a las mismas en caso de que se actualice dicho supuesto.

En el supuesto de terminación de cualquiera de las concesiones de la Compañía, ya sea por revocación de las mismas o por cualquier otra causa, dicha terminación podría provocar que se terminen las demás concesiones de la Compañía. Por lo tanto, la pérdida de cualquiera de las concesiones de la Compañía tendría un efecto adverso significativo sobre sus actividades y resultados de operación. Para un análisis de los acontecimientos que pueden dar lugar a la terminación de una concesión, véase "*Punto 4. Información sobre la Compañía - Régimen Legal - Sanciones, Terminación y Revocación de las Concesiones, y Activos Concesionados*". Para formato XBRL véase "*La emisora - Legislación aplicable y situación tributaria - Régimen Legal - Sanciones, Terminación y Revocación de las Concesiones, y Activos Concesionados*".

El Gobierno Mexicano podría otorgar nuevas concesiones para operar aeropuertos que compitan con los de la Compañía.

El Gobierno podría otorgar concesiones adicionales para operar los aeropuertos que actualmente se encuentran bajo su administración o autorizar la construcción de nuevos aeropuertos, así como operar directamente, a través de la Secretaría de la Defensa Nacional o la Secretaría de Marina, concesiones que podrían competir directamente con los aeropuertos que la Compañía opera.

Durante el cuarto trimestre de 2023 y el primer trimestre de 2024, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes adjudicó varias concesiones aeroportuarias a empresas estatales en las que las fuerzas armadas mexicanas (incluidos algunos de los aeropuertos anteriormente gestionados por ASA) tienen una participación mayoritaria, ya sea a través de la Secretaría de la Defensa Nacional o de la Secretaría de Marina. Como consecuencia de estas recientes adjudicaciones, las fuerzas armadas mexicanas han consolidado su presencia como operador aeroportuario que, a la fecha de este reporte, contemplan más de 20 aeropuertos dentro de México, incluidos el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, según comunicados de prensa de la Secretaría de la Defensa Nacional y la Secretaría de Marina. Dichos aeropuertos atendieron en conjunto 5.1 millones de pasajeros en 2025, lo que representó un incremento de 1.6% en comparación con 2024. El AICM reportó oficialmente 44.6 millones de

pasajeros en 2025, lo que representó una disminución respecto de 2024, mientras que el AIFA reportó oficialmente 7.05 millones de pasajeros.

En el futuro, la Compañía podría encontrar competencia con el Aeropuerto del Norte, un aeropuerto cercano a Monterrey, el cual es operado conforme a una asignación otorgada el 30 de abril de 2024 por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes a Grupo Aeroportuario, Ferroviario de Servicios Auxiliares y Conexos, Olmeca-Maya-Mexica, una entidad administrada por la Secretaría de la Defensa Nacional. A la fecha de este reporte Aeropuerto del Norte no tiene tráfico aéreo comercial. La Compañía no puede asegurar que Aeropuerto del Norte, no ampliará sus operaciones para incluir la aviación comercial, lo que podría resultar en una mayor competencia para la Compañía.

Adicionalmente, el 31 de octubre de 2025 se reanudaron las operaciones comerciales en el Aeropuerto Internacional Plan de Guadalupe, ubicado en Ramos Arizpe, Coahuila, aproximadamente a 98 kilómetros (61 millas) del Aeropuerto Internacional de Monterrey de la Compañía. El Aeropuerto Internacional Plan de Guadalupe es propiedad del Estado de Coahuila y, desde el cuarto trimestre de 2025, ha sido operado por una tercera persona. Aunque el tráfico de pasajeros en el Aeropuerto Internacional Plan de Guadalupe durante 2025 permaneció limitado (aproximadamente 17,500 pasajeros, de acuerdo con la Agencia Federal de Aviación Civil de México), la zona metropolitana de Saltillo se ubica dentro del área de influencia más amplia del Aeropuerto Internacional de Monterrey, y no podemos asegurarles que la modernización del Aeropuerto Internacional Plan de Guadalupe y la expansión de las rutas comerciales operadas desde dicho aeropuerto no resultarán en una mayor competencia para el Aeropuerto Internacional de Monterrey.

Cualquier competencia de dichos aeropuertos podría tener un efecto material adverso en el negocio, los resultados de operación, las prospectivas y capacidad financiera de la Compañía.

En determinadas circunstancias, las concesiones para la operación de aeropuertos se adjudican mediante un proceso de licitación pública. En caso de que se ofrezca una concesión competidora en un proceso de licitación pública, la Compañía no puede asegurar que podrá participar en dicho proceso de licitación o, que, si lo hace, se le adjudique la concesión. Véase "*Punto 4 del Reporte Anual - Información sobre la Compañía-Régimen Legal-Otorgamientos de Nuevas Concesiones*". Para formato XBRL véase "*La emisora - Legislación aplicable y situación tributaria - Régimen Legal - Otorgamientos de Nuevas Concesiones*".

La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes podría requerir que la Compañía controle determinados movimientos de aeronaves, lo que podría resultar en un aumento de sus costos.

SENEAM, el organismo gubernamental responsable del control del tráfico aéreo y de los servicios de navegación aérea, puede exigirle a la Compañía que supervise y controle determinados movimientos de aeronaves, que actualmente no forman parte de sus operaciones, lo que supondría un aumento de sus costos. SENEAM puede exigirle a la Compañía que gestione y controle los movimientos de las aeronaves dentro y fuera de las puertas de llegada y salida y los lugares de embarque remoto en sus aeropuertos. En caso de que SENEAM le exija a la Compañía controlar, o en caso de que la Compañía con fines de eficiencia, solicite controlar directamente estos movimientos de aeronaves en alguno o todos de sus aeropuertos en el futuro, los resultados de operación de la Compañía podrían verse afectados negativamente por el incremento en los costos de seguros de operación y de responsabilidad civil derivados de asumir estas obligaciones.

Las reformas a las leyes, los reglamentos y los decretos fiscales que le son aplicables a la Compañía podrían tener un efecto adverso significativo sobre sus resultados de operación.

En los últimos años el gobierno ha reformado el régimen fiscal de las empresas, incluyendo la Compañía. Los términos de las concesiones de la Compañía no la eximen de cualesquier reformas a la legislación fiscal. En el supuesto de que el gobierno reforme la legislación fiscal de manera que las obligaciones de pago de impuesto sobre la renta ("ISR") se incrementen en forma significativa, la misma estaría obligada a pagar las cantidades más elevadas que resulten exigibles de conformidad con dichas reformas, lo cual podría tener un efecto adverso significativo sobre sus resultados de operación. Adicionalmente, las reformas constitucionales o de otras leyes también podrían tener un efecto adverso significativo sobre el negocio, resultados de operación, prospectivas y situación financiera de la Compañía.

De conformidad con las reformas al Código Fiscal de la Federación que entraron en vigor en 2022, los contribuyentes mexicanos, incluyendo a la Compañía y a sus subsidiarias, están obligados a identificar, conservar como parte de sus registros contables y poner a disposición de las autoridades fiscales mexicanas cuando así lo requieran, información relativa a sus beneficiarios controladores, incluyendo respecto de personas morales, fideicomisos y otras figuras jurídicas. El incumplimiento de dicha obligación, o su cumplimiento de manera incompleta, inexacta o sin mantener la información actualizada, puede dar lugar a multas que oscilan entre $500,000 y $2,000,000 de pesos por cada beneficiario controlador, así como a la emisión de una opinión negativa de cumplimiento de obligaciones fiscales por parte de las autoridades fiscales mexicanas, lo cual podría, a su vez, restringir la capacidad de la Compañía para contratar con entidades gubernamentales, obtener devoluciones de impuestos y llevar a cabo ciertas operaciones.

Para el ejercicio 2025, no se realizaron modificaciones materiales a la legislación fiscal aplicables a la Compañía, incluyendo la Ley del Impuesto sobre la Renta, la Ley del Impuesto al Valor Agregado, la Ley del Impuesto Especial Sobre Producción y Servicios, ni al Código Fiscal de la Federación.

El 7 de noviembre de 2025, el gobierno mexicano publicó en el Diario Oficial de la Federación los decretos mediante los cuales se implementó el Paquete Económico 2026, que reformó, entre otras disposiciones, el Código Fiscal de la Federación, la Ley de Ingresos de la Federación, la Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios y disposiciones relacionadas de la Ley del Impuesto sobre la Renta y de la Ley del Impuesto al Valor Agregado, mismas que entraron en vigor el 1 de enero de 2026. Estas reformas no modifican la tasa corporativa del impuesto sobre la renta aplicable a la Compañía ni introducen nuevos impuestos sobre las actividades aeronáuticas o no aeronáuticas principales de la Compañía. No obstante, dichas reformas están dirigidas principalmente a fortalecer las facultades de auditoría, fiscalización y recaudación de las autoridades fiscales mexicanas, e incluyen, entre otros aspectos: (i) facultades más amplias para el Servicio de Administración Tributaria ("SAT") para revisar la sustancia y materialidad de operaciones amparadas con comprobantes fiscales digitales por Internet ("CFDI"); (ii) ampliación de los supuestos para la restricción temporal de certificados de sellos digitales y para la negativa o cancelación de inscripciones de contribuyentes; (iii) reglas más estrictas en relación con auditorías fiscales, garantía de créditos fiscales, multas y recargos; (iv) presunciones reforzadas y posibles consecuencias penales en casos de incumplimiento fiscal; y (v) mayores obligaciones de reporte de información y trazabilidad. Como resultado de lo anterior, los contribuyentes que operan en México, incluyendo a la Compañía, podrían estar sujetos a un mayor escrutinio, auditorías más frecuentes, mayores costos de cumplimiento y un mayor riesgo de determinaciones fiscales adversas. A la fecha del presente reporte, la Compañía no espera que estas reformas tengan un impacto material adverso en los resultados de su operación, aunque la Compañía continuará monitoreando su implementación y las reglas administrativas que emita el SAT.

Los cambios a las leyes y regulaciones mexicanas en materia aduanera, comercio exterior y arancelaria podrían afectar de manera material y adversa del negocio, resultados de operación y situación financiera de la Compañía.

En años recientes, el gobierno mexicano ha implementado cambios al marco aduanero y de comercio exterior aplicable a las empresas que operan en México. Los términos de las concesiones de la Compañía no la eximen de cambios a las leyes y regulaciones mexicanas en materia aduanera, comercio exterior o arancelaria. En caso de que el gobierno mexicano implemente modificaciones a dicho marco que resulten en aranceles de importación materialmente más altos, requisitos de cumplimiento más estrictos o una mayor exposición a medidas de fiscalización, podríamos incurrir en mayores costos y disrupciones operativas que podrían impactar de manera material y adversa las operaciones, situación financiera o resultados de operación de la Compañía. Asimismo, modificaciones a la Constitución Mexicana o a cualquier otra legislación mexicana (incluyendo decretos y reglas administrativas relacionadas con comercio exterior) también podrían tener un efecto material adverso en el negocio, resultados de operación, perspectivas y situación financiera de la Compañía.

El negocio de la Compañía es particularmente sensible a estos riesgos debido a que dependemos de la importación oportuna de equipos, refacciones y materiales para desarrollar, mantener y operar infraestructura aeroportuaria (incluyendo equipos de seguridad e inspección, sistemas de tecnología de la información y comunicaciones, maquinaria especializada y piezas de mantenimiento, así como materiales de construcción). Retrasos en aduanas, requisitos documentales adicionales o cambios que afecten la clasificación arancelaria y las tasas aplicables podrían incrementar los costos de proyectos y mantenimiento, así como extender los plazos de ejecución. Adicionalmente, debido a que una parte significativa de los ingresos de la Compañía proviene de tarifas aeronáuticas reguladas por el gobierno sujetas a tarifas máximas permitidas y revisiones periódicas, podríamos no estar en posibilidad de trasladar plenamente los incrementos en costos relacionados con aduanas durante el periodo regulatorio aplicable, lo que podría afectar adversamente los márgenes y capacidad de la Compañía para cumplir estándares de servicio y compromisos de inversión.

El 19 de noviembre de 2025 se publicó un decreto mediante el cual se reformaron, adicionaron y derogaron diversas disposiciones de la Ley Aduanera, entrando en vigor la mayoría de sus disposiciones el 1 de enero de 2026 (sujeto a ciertas disposiciones transitorias). Asimismo, las Reglas Generales de Comercio Exterior para 2026 ("RGCE") fueron publicadas el 27 de diciembre de 2025 y entraron en vigor el 1 de enero de 2026, pudiendo introducir o ajustar obligaciones operativas y de cumplimiento aplicables a importadores y demás participantes de la cadena de suministro. Por separado, el 29 de diciembre de 2025 se publicó un decreto mediante el cual se reformaron numerosas fracciones arancelarias de la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación ("TIGIE") de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación ("LIGIE"), con efectos a partir del 1 de enero de 2026, modificando las tasas arancelarias aplicables a un número significativo de fracciones arancelarias. Estos desarrollos reflejan una tendencia más amplia hacia un mayor control, auditoría y fiscalización en materia aduanera y de comercio exterior, y podrían incrementar los costos de cumplimiento, la frecuencia e intensidad de auditorías y el riesgo de determinaciones adversas relacionadas con clasificación arancelaria, valoración, origen y cumplimiento de requisitos de importación.

Como resultado de lo anterior, las empresas que realizan comercio transfronterizo en México podrían enfrentar un mayor escrutinio, auditorías más frecuentes, mayores costos de cumplimiento y un mayor riesgo de resoluciones aduaneras adversas. No puede asegurarse que futuras interpretaciones o criterios de aplicación adoptados por las autoridades mexicanas no afectarán adversamente las operaciones, situación financiera o resultados de operación de la Compañía.

Las reformas a las leyes y reglamentos laborales que les son aplicables a la Compañía podrían tener un efecto adverso en sus resultados de operación.

México ha implementado importantes reformas laborales en años recientes, y actualmente se encuentran en proceso de implementación reformas adicionales, las cuales han incrementado y podrían continuar incrementando las obligaciones de cumplimiento y costos laborales de la Compañía. Los términos de las concesiones de la Compañía no la eximen de cambios a la legislación laboral mexicana.

Las reformas a la Ley Federal del Trabajo promulgadas en 2019 fortalecieron los derechos de negociación colectiva, permitieron la coexistencia de múltiples sindicatos dentro de un mismo centro de trabajo e introdujeron nuevos requisitos de legitimación sindical. Actualmente, todos los empleados sindicalizados de la Compañía y empleados de sus subsidiarias aeroportuarias, son representados por un sindicato nacional de trabajadores de aeropuertos que opera en todo México. En la medida en que los trabajadores sindicalizados busquen crear o unirse a nuevos sindicatos, y/o modificar significativamente las condiciones acordadas con la Compañía y con otros operadores de aeropuertos mexicanos, las operaciones de la Compañía podrían verse afectadas negativamente por las actividades de los sindicatos, entre ellas, huelgas organizadas u otros paros laborales. Cualquier aumento de las demandas de los trabajadores sindicalizados de la Compañía puede dar lugar a un aumento de los costos de la mano de obra, lo que podría tener un impacto negativo en sus resultados de operación. Véase "*Conflictos laborales colectivos en México podrían afectar de manera adversa las operaciones de la Compañía*" y "*Si ocurre un cambio en las relaciones laborales de la Compañía, dicho cambio podría tener un efecto adverso sobre sus resultados de operación*". Para formato XBRL véase "*Información general - Factores de Riesgo - Riesgos relacionados con las Actividades de la Compañía - Conflictos laborales colectivos en México podrían afectar de manera adversa las operaciones de la Compañía*" y "*Información general - Factores de Riesgo - Riesgos relacionados con las Actividades de la Compañía - Si ocurre un cambio en las relaciones laborales de la Compañía, dicho cambio podría tener un efecto adverso sobre sus resultados de operación*".

El 23 de abril de 2021, el gobierno mexicano publicó un decreto mediante el cual se realizaron diversas modificaciones a la Ley Federal del Trabajo, a la Ley del Impuesto Sobre la Renta y a la Ley del Impuesto al Valor Agregado, entre otras, con el fin de prohibir la subcontratación de personal, limitar la contratación y modificar las reglas de reparto de utilidades. Las modificaciones entraron en vigor el 24 de abril de 2021, con excepción de algunas disposiciones legales que entraron en vigor el 1 de agosto de 2021. Entre las modificaciones más importantes introducidas se encuentran: (i) la prohibición de la subcontratación de personal, sin embargo se sigue permitiendo la prestación de servicios especializados o la ejecución de obras especializadas (a través de proveedores externos o empresas del mismo grupo empresarial), sólo en la medida en que los servicios prestados no formen parte del objeto social o de la actividad económica principal de la empresa receptora de los servicios; (ii) la responsabilidad solidaria de las empresas que contraten servicios especializados con un contratista que no cumpla con sus obligaciones laborales; (iii) las empresas que presten servicios especializados requerirán estar registradas ante la Secretaría del Trabajo y Previsión Social ("STPS"); (iv) el aumento de las multas por violación a las normas; y (v) los pagos relacionados con la contratación de personal no serán deducibles para efectos del ISR y no será acreditable el impuesto al valor agregado correspondiente a estos pagos. Para cumplir con dicha normativa, la Compañía ha transferido a ciertos empleados a su servicio a sus subsidiarias aeroportuarias, revocando ciertos contratos de servicios de subcontratación de terceros y se ha asegurado de que el resto de sus proveedores de servicios contratados cumplen con la nueva normativa. Ninguna de estas modificaciones normativas ni las medidas que la Compañía ha tomado en respuesta a las mismas han tenido un impacto material en los resultados de operación o en su situación financiera de la Compañía.

El 3 de marzo de 2026 se publicó en el Diario Oficial de la Federación una reforma al artículo 123, Apartado A, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, misma que entró en vigor en esa fecha, mediante la cual se prevé la reducción gradual de la jornada máxima legal semanal de 48 a 40 horas. Conforme a sus disposiciones transitorias, la jornada máxima se reducirá en dos horas por año a partir del 1 de enero de 2027, hasta alcanzar 40 horas el 1 de enero de 2030. La reforma constitucional establece expresamente que la reducción de horas de trabajo no podrá implicar disminución alguna en salarios o prestaciones, confirma el derecho a por lo menos un día completo de descanso con goce de sueldo por cada seis días trabajados y prohíbe el trabajo en tiempo extraordinario para empleados menores de 18 años. El Congreso mexicano cuenta con un plazo de 90 días contados a partir de la publicación de la reforma constitucional para modificar la Ley Federal del Trabajo a efecto de armonizar la legislación secundaria con dicha reforma, y se espera que la Secretaría del Trabajo y Previsión Social emita reglas administrativas adicionales, incluyendo en materia de controles de asistencia y jornada laboral. Se espera que esta reforma incremente los costos laborales de la Compañía, requiera ajustes a sus turnos de trabajo y esquemas de personal, y aumente las cargas de cumplimiento, particularmente en los aeropuertos de la Compañía, cuyas operaciones son continuas y requieren cobertura permanente. Actualmente nos encontramos evaluando el posible impacto operativo y financiero de la reforma; sin embargo, aún no podemos cuantificar dicho impacto ni prever el alcance final de la legislación secundaria y de las reglas administrativas aplicables.

El 15 de enero de 2026 se publicó en el Diario Oficial de la Federación un decreto federal que reformó la Ley Federal del Trabajo y otros ordenamientos para reforzar el marco jurídico mexicano en materia de igualdad, no discriminación y el derecho a un centro de trabajo libre de violencia, imponiendo nuevas obligaciones de capacitación laboral enfocadas en la prevención de la violencia contra las mujeres. El cumplimiento de estas nuevas obligaciones podría incrementar los costos administrativos y de capacitación de la Compañía.

Adicionalmente, continuamos sujetos a la Norma Oficial Mexicana NOM-035-STPS-2018, la cual requiere a los patrones identificar y prevenir factores de riesgo psicosocial en el centro de trabajo, así como a la regulación aplicable a las condiciones de teletrabajo conforme al artículo 311 de la Ley Federal del Trabajo y la NOM-037-STPS-2023. Si bien la Compañía considera que cumple con dichas disposiciones, no puede predecir si los empleados alegarán incumplimientos, o si futuras acciones de fiscalización, interpretaciones regulatorias o iniciativas laborales adicionales podrían incrementar los gastos operativos o cargas administrativas de la Compañía. La Compañía no puede prever en qué medida futuras reformas laborales, actividades sindicales o medidas regulatorias podrían afectar la administración de su fuerza laboral, costos operativos o situación financiera.

Las recientes modificaciones a las leyes energéticas de México podrían tener un efecto adverso en el principal acuerdo de suministro de energía de la Compañía.

México ha promulgado importantes reformas al sector eléctrico mediante reformas constitucionales en 2024 y legislación secundaria publicada en marzo de 2025, incluyendo la Ley del Sector Eléctrico ("LES"), la cual sustituyó el marco jurídico previo. La LES incrementa la participación de la Comisión Federal de Electricidad ("CFE") en la organización y operación del sector eléctrico e introduce instrumentos vinculantes de planeación que podrían influir en las condiciones de generación, transmisión y suministro. Asimismo, este marco contempla que el Estado, a través de la CFE, mantendrá una participación mayoritaria de la energía eléctrica inyectada a la Red Nacional de Transmisión, lo cual podría afectar la dinámica del mercado, los precios y el acceso a suministro eléctrico competitivo.

Conforme a la LES, los proyectos legados estructurados bajo regímenes previos de autoabasto podrán permanecer vigentes hasta sus fechas originales de vencimiento, pero no podrán ser prorrogados y podrían quedar sujetos a modificaciones en las condiciones regulatorias, incluyendo cargos por porteo, tarifas, requisitos de medición o estándares técnicos. Dichos cambios podrían incrementar las inversiones de capital y los costos operativos asociados con el abastecimiento de energía eléctrica.

En 2017 la Compañía celebró un contrato de autoabasto (el "Contrato de Autoabasto") bajo el régimen legal mexicano de autoabasto con un generador eólico. El Contrato de Autoabasto vence en 2028 y abasteció aproximadamente el 76.6% del consumo de energía eléctrica de la Compañía durante 2025. Si bien se espera que dicho contrato permanezca vigente conforme a las disposiciones transitorias actuales de la LES hasta su vencimiento contractual, futuros desarrollos regulatorios o de mercado que afecten esquemas legados podrían incrementar el costo de, o limitar el acceso a, la energía suministrada bajo dicho contrato. Una vez concluido el contrato, la estructura evolutiva del mercado eléctrico mexicano, incluyendo una mayor participación estatal y mecanismos sectoriales de planeación, podría limitar la capacidad de la Compañía para adquirir energía eléctrica en términos comparables a los históricamente disponibles bajo el régimen de autoabasto, lo cual podría afectar adversamente los costos operativos y resultados de operación de la Compañía.

Riesgos relacionados con las Actividades de la Compañía.

Los desarrollos económicos, políticos y regulatorios en los Estados Unidos podrían tener un efecto adverso en México y en las operaciones de la Compañía.

Las condiciones económicas en México están altamente correlacionadas con las condiciones económicas en los Estados Unidos debido al elevado grado de actividad económica entre ambos países, incluyendo el comercio facilitado por el Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá ("T-MEC"), así como por la proximidad física. En consecuencia, desarrollos económicos, políticos o regulatorios adversos en los Estados Unidos podrían tener un efecto material adverso en el negocio, situación financiera y resultados de operación de la Compañía. Adicionalmente, cambios en la política monetaria de los Estados Unidos, inflación o tasas de interés, o un deterioro en las condiciones económicas de dicho país, podrían reducir la demanda de viajes de placer y de negocios hacia México y dentro de México, afectar negativamente la capacidad operativa de las aerolíneas y su planeación de rutas, y reducir el tráfico de pasajeros en los aeropuertos de la Compañía, lo cual podría afectar de manera material y adversa el negocio, situación financiera y resultados de operación de la Compañía. Asimismo, disrupciones que afecten cadenas de suministro y logística transfronterizas, ya sea por inspecciones reforzadas, medidas regulatorias o restricciones operativas en los puertos de entrada de los Estados Unidos, podrían afectar adversamente la actividad económica en México y también podrían impactar la disponibilidad, oportunidad y costo de equipos y refacciones importados utilizados en las operaciones aeroportuarias y proyectos de expansión de la Compañía.

Las relaciones bilaterales entre los Estados Unidos y México, así como la incertidumbre en materia de políticas públicas, podrían tener un efecto adverso en el negocio de la Compañía.

Si bien históricamente los gobiernos de México y de los Estados Unidos han logrado alcanzar entendimientos respecto de asuntos bilaterales, no podemos asegurar que dicha cooperación continuará ni que el gobierno de los Estados Unidos no impondrá políticas adicionales que afecten a México y que pudieran impactar de manera material y adversa el negocio de la Compañía. La relación bilateral continúa sujeta a desarrollos políticos en ambos países, y cambios de política por cualquiera de los dos gobiernos podrían afectar negativamente la actividad económica, los flujos comerciales y los viajes transfronterizos, cualquiera de los cuales podría tener un efecto material adverso en el negocio, situación financiera y resultados de operación de la Compañía. Por ejemplo, cambios en políticas migratorias, fronterizas, aduaneras, de seguridad, sanciones o viajes de los Estados Unidos, o un reforzamiento en las medidas de vigilancia en la frontera entre Estados Unidos y México, podrían reducir la movilidad transfronteriza, incrementar fricciones para los viajeros y desalentar el turismo y los viajes de negocios hacia México. Cualquier reducción en el tráfico de pasajeros, cambios en la demanda de aerolíneas o disrupciones en los patrones de viajes transfronterizos podrían afectar adversamente las operaciones y resultados de la Compañía. Adicionalmente, el gobierno de los Estados Unidos podría adoptar medidas relacionadas con comercio exterior o seguridad nacional, incluyendo aranceles, restricciones a las importaciones, controles a las exportaciones u otras acciones que afecten a México o a determinadas industrias. Dichas medidas podrían reducir los flujos comerciales, debilitar la actividad económica, incrementar la volatilidad en tipos de cambio y condiciones de financiamiento, y afectar adversamente la demanda de servicios de transporte aéreo de pasajeros y carga en México, lo cual, a su vez, podría afectar negativamente los volúmenes de pasajeros en los aeropuertos y los ingresos comerciales relacionados de la Compañía.

Acontecimientos internacionales de gran escala, incluyendo actos de terrorismo, guerras y acciones militares alrededor del mundo, podrían tener un impacto negativo en la industria aeronáutica internacional y sobre los ingresos de la Compañía.

Los mercados globales han experimentado y experimentan volatilidad y perturbaciones debido a tensiones geopolíticas, incluyendo la guerra en curso de Rusia contra Ucrania, conflictos e inestabilidad regional en Medio Oriente, y acontecimientos recientes en Venezuela, incluyendo la acción militar directa de los Estados Unidos el 3 de enero de 2026 que resultó en la captura y extracción del expresidente Nicolás Maduro, así como declaraciones posteriores del presidente de los Estados Unidos Donald Trump en el sentido de que los Estados Unidos administrarían un periodo de transición en Venezuela. Estos acontecimientos han atraído atención internacional, provocado reacciones diplomáticas a nivel global y contribuido a la incertidumbre respecto de la estabilidad regional.

En octubre de 2025, Israel y Hamás alcanzaron un renovado acuerdo de cese al fuego como parte de un marco internacional de paz más amplio, aunque reportes posteriores de incumplimientos han contribuido a la continua inestabilidad en la región. Las Naciones Unidas restablecieron sanciones a Irán en relación con su programa nuclear, y los Estados Unidos intensificaron sanciones dirigidas a entidades asociadas con el financiamiento de Hamás y Hezbolá. El 28 de febrero de 2026, los Estados Unidos e Israel lanzaron ataques militares coordinados contra instalaciones militares, gubernamentales y relacionadas con el programa nuclear de Irán, escalando significativamente las tensiones geopolíticas en Medio Oriente. Irán respondió con ataques con misiles y drones contra Israel y bases militares de los Estados Unidos en toda la región, y las hostilidades continúan a la fecha del presente reporte anual. El alcance y la duración de este conflicto, así como cualquier escalamiento adicional del mismo, son altamente impredecibles, pero podrían contribuir a una volatilidad sostenida en los mercados energéticos, disrupciones en las rutas globales de comercio e inestabilidad en los mercados financieros. Cualquiera de estos acontecimientos, así como cualquier reducción resultante en la demanda de viajes aéreos, podría tener un efecto material adverso en el negocio, situación financiera, resultados de operación y flujos de efectivo de la Compañía.

Dichos acontecimientos geopolíticos históricamente han provocado una volatilidad significativa en los precios de materias primas (incluido, entre otros, el petróleo), el crédito y los mercados de capitales, así como interrupciones en la cadena de suministro. Estos conflictos también han causado interrupciones en el mercado y en la cadena de suministro, lo que puede tener un efecto material adverso en la industria de viajes y, por tanto, en el negocio, situación financiera, flujos de efectivo y resultados de operaciones de la Compañía. Véase también "*Las variaciones en los precios internacionales del combustible podrían, directa o indirectamente, afectar adversamente el negocio y resultados de operación de la Compañía*". Para formato XBRL véase "*Información general - Factores de Riesgo - Las variaciones*

en los precios internacionales del combustible podrían, directa o indirectamente, afectar adversamente el negocio y resultados de operación de la Compañía".

Continuas hostilidades, o el temor a, o las medidas precautorias adoptadas en anticipación de, cualquier posible ataque militar, invasión o conflicto, tales como elevación de alertas nacionales de amenaza, las restricciones de viaje, la cancelación selectiva o el desvío de vuelos y las nuevas normativas de seguridad, entre otras, (y cualquier impacto económico relacionado con tales acontecimientos) podría dar lugar a una disminución en el tráfico de pasajeros y a un aumento de los costos para el sector del transporte aéreo como resultado de los nuevos requisitos de seguridad y, en consecuencia, podría causar un efecto material adverso en el negocio, resultados de operaciones, prospectivas y situación financiera de la Compañía.

La duración y el desenlace de los conflictos en curso continúan siendo difíciles de predecir. Cualquier escalamiento de dichos conflictos y las sanciones económicas relacionadas impuestas como resultado de los mismos podrían dar lugar a disrupciones significativas en los mercados, una menor demanda de pasajeros o restricciones en las operaciones de las aerolíneas.

Dado que los ingresos de la Compañía dependen en gran medida del nivel de tráfico de pasajeros en sus aeropuertos, cualquier aumento general de las hostilidades relacionadas con represalias contra organizaciones terroristas, grupos armados, nuevas guerras o aumento de los conflictos militares u otros acontecimientos de interés internacional general (y cualquier impacto económico relacionado de tales acontecimientos) podría provocar una disminución del tráfico de pasajeros y un aumento de los costos para la industria del transporte aéreo y, como resultado, podría causar un efecto material adverso en el negocio, resultados de operaciones, prospectivas y situación financiera de la Compañía.

Los ingresos de la Compañía dependen en gran medida de los niveles de tráfico aéreo, los cuales dependen de factores que se encuentran fuera del control de la misma.

Los volúmenes de tráfico de pasajeros y carga, y los movimientos de tráfico aéreo dependen de varios factores que se encuentran fuera del control de la Compañía, incluyendo brotes relacionados con la salud, la estacionalidad, condiciones meteorológicas severas o extremas, las condiciones económicas en México, E.U.A. o globalmente, la situación política actual del país y el resto del mundo, las ventajas ofrecidas por los destinos de los aeropuertos de la Compañía en comparación con otros destinos con aeropuertos de la competencia, las fluctuaciones en los precios del combustible (lo que puede causar que las aerolíneas incrementen sus tarifas y tener un efecto negativo sobre el tráfico como resultado del incremento en el costo del combustible), los cambios en las políticas gubernamentales aplicables a la industria aeronáutica y un incremento o disminución en las flotas de las aerolíneas mexicanas, entre otras.

Los ingresos de la Compañía están estrechamente ligados a los volúmenes de tráfico de pasajeros y carga, y al número de movimientos de tráfico aéreo de sus aeropuertos. Estos factores determinan directamente los ingresos obtenidos por la Compañía a través de sus servicios aeronáuticos, y determinan indirectamente los ingresos obtenidos a través de sus servicios no aeronáuticos. Cualquier disminución en el volumen de flujo, ya sea de tráfico de pasajeros o carga y en el número de movimientos de tráfico desde y hacia los aeropuertos de la Compañía como resultado de estos factores podría afectar en forma adversa su negocio, sus resultados de operación, sus prospectiva y su situación financiera.

Los cambios en la política comercial de los Estados Unidos, incluyendo acciones de la Oficina del Representante Comercial de los Estados Unidos (United States Trade Representative, "USTR") y la próxima revisión conjunta del T-MEC, podrían afectar adversamente el negocio de la Compañía.

El negocio de la Compañía podría verse afectado por desarrollos en la política comercial de los Estados Unidos, particularmente en relación con México. Las condiciones económicas en México están altamente correlacionadas con las condiciones económicas en los Estados Unidos, y los flujos comerciales respaldados por el Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá constituyen un motor importante de la actividad económica y de los viajes de negocios en México. En consecuencia, desarrollos adversos en la política comercial de los Estados Unidos que interrumpan el comercio transfronterizo, las cadenas de suministro, las decisiones de inversión o la actividad industrial en México podrían reducir la demanda de pasajeros y afectar adversamente negocio, situación financiera y resultados de operación de la Compañía.

En 2025, el gobierno de los Estados Unidos anunció e impulsó una postura más firme en materia de política comercial, incluyendo el uso de conceptos de aranceles "recíprocos" y otras herramientas comerciales. Adicionalmente, acciones arancelarias de los Estados

Unidos y lineamientos relacionados en 2025 reflejaron un enfoque conforme al cual ciertas importaciones provenientes de Canadá y México que no reclamen o no califiquen para trato preferencial bajo el Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá podrían enfrentar aranceles adicionales, junto con medidas arancelarias más amplias que afectan a otros socios comerciales y sectores. La dirección de mediano y largo plazo de la política comercial de los Estados Unidos, incluyendo la posible implementación de aranceles adicionales, restricciones a las importaciones u otras medidas (así como la eliminación o modificación de medidas existentes), continúa siendo altamente incierta. Cualesquiera de dichas acciones podrían incrementar costos, debilitar la actividad económica, reducir flujos comerciales y desalentar la inversión en México, incluyendo en regiones industriales y manufactureras que generan una parte importante de los viajes de negocios.

La revisión conjunta programada para el 1 de julio de 2026 del Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá también podría dar lugar a cambios, nuevos enfoques de aplicación o una mayor incertidumbre que afecten negativamente las condiciones comerciales de México, el crecimiento económico o la inversión extranjera directa. El Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá contempla un mecanismo de “revisión y extensión del plazo” que requiere que las partes lleven a cabo una revisión conjunta en el sexto aniversario de la entrada en vigor del acuerdo (1 de julio de 2026). En preparación para dicho proceso, la USTR anunció públicamente y celebró una audiencia pública en diciembre de 2025 respecto del funcionamiento del Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá con antelación a la revisión conjunta de julio de 2026. En México, el gobierno federal, a través de la Secretaría de Economía, también ha iniciado preparativos formales y procesos de consulta con partes interesadas en relación con la revisión 2026 del Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá, incluyendo avisos públicos y actividades de consulta.

No podemos predecir el impacto total de estos acontecimientos sobre el comercio, los viajes o la inversión, ni el resultado de la revisión conjunta del Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá o de cualesquiera negociaciones bilaterales o trilaterales relacionadas. Sin embargo, cualquier disrupción sostenida en las cadenas globales de suministro o en la economía mexicana. En particular, los efectos adversos en regiones industriales como Monterrey y Chihuahua, que generan una parte significativa de los viajes de negocios, podrían afectar materialmente la situación financiera, resultados de operaciones, flujos de efectivo, perspectivas y/o el precio de mercado de los ADS de la Compañía.

La política migratoria de los Estados Unidos y las medidas de vigilancia fronteriza podrían afectar negativamente las operaciones de la Compañía.

El gobierno de los Estados Unidos ha restablecido y ampliado controles fronterizos, suspendido ciertos programas de asilo, revocado visas e impuesto restricciones a determinadas categorías migratorias. Si bien los viajes aéreos permanecen sin afectación directa, un mayor escrutinio podría desalentar los viajes de personas titulares de visa. Asimismo, se encuentran bajo consideración restricciones adicionales al amparo de la Ley de Inmigración y Nacionalidad de los Estados Unidos. Cualesquiera restricciones a los viajes entre México y los Estados Unidos podrían reducir el tráfico internacional de pasajeros.

Cualesquiera restricciones adicionales en materia migratoria o de movilidad transfronteriza podrían reducir de manera material el tráfico de pasajeros en los aeropuertos mexicanos de la Compañía, particularmente aquellos que atienden comunidades fronterizas y áreas metropolitanas relevantes con una demanda significativa de viajes transfronterizos. Dichas restricciones podrían tener un efecto material adverso en los volúmenes de pasajeros, ingresos y resultados de operación de la Compañía.

Los negocios de la Compañía pueden verse afectados negativamente por una crisis económica mundial particularmente en relación con la economía de EE. UU.

La industria del transporte aéreo y, en consecuencia, el negocio de la Compañía, están sustancialmente influenciados por las condiciones económicas globales y, de manera más precisa, por las condiciones económicas en México y en los Estados Unidos. En 2023, 2024 y 2025, el 79.1%, 79.2% y 80.1%, respectivamente, de todos los pasajeros en vuelos internacionales en los aeropuertos de la Compañía arribaron o partieron en vuelos con origen en o destino hacia los Estados Unidos, y el 21.5%, 24.1% y 25.6% de los ingresos de la Compañía por cargos a pasajeros en 2023, 2024 y 2025, respectivamente, provinieron de cargos aplicados a pasajeros internacionales. De igual forma, en 2023, 2024 y 2025, el 88.9%, 87.0% y 86.4%, respectivamente, de todos los pasajeros en los aeropuertos de la Compañía viajaron en vuelos nacionales, y el 78.5%, 75.9% y 74.4%, respectivamente, de los ingresos por cargos a pasajeros en 2023, 2024 y 2025 provinieron de cargos aplicados a pasajeros nacionales.

Históricamente, las recesiones en Estados Unidos o México han reducido el tráfico de pasajeros hacia y desde Estados Unidos. La Compañía no puede predecir cómo las condiciones económicas actuales o futuras de Estados Unidos, incluidos los cambios en la política comercial, afectarán a la demanda de viajes, ni puede asegurar que una recesión en Estados Unidos no afectaría materialmente a sus operaciones y resultados financieros.

En términos generales, las recesiones de la economía mundial y/o de la economía mexicana también afectarían negativamente a la actividad, resultados de explotación, prospectivas y situación financiera de la Compañía. Véase también "*Riesgos Relacionados con México-. Las actividades de la Compañía dependen en gran medida del volumen de tráfico de pasajeros del país, los temas de seguridad y los acontecimientos económicos adversos podrían afectar negativamente sus actividades y resultados de operación*.” Para formato XBRL

véase "*Información general - Factores de Riesgo - Riesgos relacionados con México - Las actividades de la Compañía dependen en gran medida del volumen de tráfico de pasajeros del país, los temas de seguridad y los acontecimientos económicos adversos podrían afectar negativamente sus actividades y resultados de operación*".

Los aranceles y la volatilidad mundial pueden afectar negativamente a los ingresos de las actividades comerciales y las inversiones de capital de la Compañía.

Las tensiones geopolíticas y económicas, incluyendo la volatilidad asociada con cambios en la política comercial y exterior de los Estados Unidos, han contribuido a la incertidumbre en los mercados globales, fluctuaciones en los tipos de cambio y tasas de interés, así como disrupciones en las cadenas de suministro y en la demanda de los consumidores.

Si dichas condiciones persisten o se intensifican, podrían dar lugar a mayores costos de insumos, interrupciones operativas, una reducción en el comercio transfronterizo y un deterioro de las condiciones económicas globales, potencialmente resultando en una recesión. Una desaceleración en el comercio global y en la actividad económica podría afectar adversamente tanto los viajes de negocios como de placer y, en consecuencia, el tráfico de pasajeros en los aeropuertos de la Compañía.

Aranceles más altos u otras medidas restrictivas al comercio podrían reducir el movimiento transfronterizo de mercancías entre México y los Estados Unidos, principal socio comercial de México, y también podrían debilitar la actividad industrial y la inversión en México. Cualquier disminución sostenida en los flujos comerciales o en la actividad económica, particularmente en regiones industriales clave que generan una parte importante de los viajes de negocio podría afectar de manera material y adversa las operaciones y resultados financieros de la Compañía. Adicionalmente, una mayor fricción comercial y volatilidad podrían incrementar costos en la cadena de suministro y en las de los arrendatarios comerciales de la Compañía.

Los ingresos no aeronáuticos de la Compañía podrían verse afectados adversamente si los arrendatarios en los aeropuertos (incluyendo comercios minoristas, operadores de alimentos y bebidas y otros concesionarios) enfrentan mayores costos de insumos o una menor demanda de consumidores, lo que podría comprimir sus márgenes y afectar negativamente su situación financiera y su capacidad para cumplir obligaciones contractuales o renovar arrendamientos en términos favorables. En la medida en que dichas presiones reduzcan las ventas y rentabilidad de los arrendatarios de la Compañía, los ingresos comerciales de la Compañía podrían verse afectados adversamente.

Asimismo, mayores costos de materiales de construcción, equipos especializados importados y refacciones, así como mayores tiempos de adquisición, podrían retrasar, reducir o incrementar el costo de proyectos de expansión, mantenimiento o modernización aeroportuaria. Debido a que una parte significativa de los ingresos proviene de tarifas aeronáuticas reguladas sujetas a tarifas máximas permitidas y revisiones periódicas, podríamos no estar en posibilidad de trasladar total o oportunamente los mayores costos o retrasos, lo que podría afectar adversamente los márgenes y la capacidad de la Compañía para cumplir los niveles de servicio y compromisos de inversión contemplados en los Programas Maestros de Desarrollo y concesiones.

Las variaciones en los precios internacionales del combustible podrían, directa o indirectamente, afectar adversamente el negocio y resultados de operación de la Compañía.

En los últimos años, el aumento en los costos de combustible, el cual es uno de los mayores costos para las aerolíneas, fue uno de los factores que provocaron la cancelación de rutas, la disminución de las frecuencias de vuelo y, en algunos casos, incluso contribuyó a la declaración de quiebra de algunas aerolíneas. El negocio de la Compañía sigue siendo vulnerable a la volatilidad de los precios de los hidrocarburos, que se ha visto influida significativamente por el actual conflicto militar entre Rusia y Ucrania. Las acciones de Rusia, incluida la posible expansión de su producción de petróleo y gas para financiar sus actividades y desestabilizar los mercados energéticos mundiales, se han sumado a esta volatilidad. Como resultado, las fluctuaciones en los precios de combustibles podrían afectar adversamente la capacidad operativa de las aerolíneas, su planeación de rutas y estrategias de precios, lo que podría reducir el tráfico de pasajeros y afectar negativamente la demanda de servicios en los aeropuertos de la Compañía.

El negocio de la Compañía continúa siendo vulnerable a la volatilidad en los precios de los hidrocarburos, la cual ha sido influenciada significativamente por acontecimientos geopolíticos, incluyendo el conflicto militar en curso entre Rusia y Ucrania. Dicho conflicto, junto con las sanciones impuestas a las exportaciones energéticas rusas y los esfuerzos de Rusia por ajustar sus niveles de producción de petróleo y gas en respuesta a tales medidas, ha contribuido a la incertidumbre y volatilidad en los mercados globales de energía. Cualesquiera acciones de Rusia encaminadas a incrementar producción, redirigir exportaciones o de cualquier otra forma influir en la oferta global de energía para financiar sus actividades o responder a sanciones podrían exacerbar aún más la volatilidad de precios, con efectos adversos indirectos en los costos operativos de las aerolíneas y en la demanda de viajes aéreos.

Adicionalmente, desarrollos geopolíticos relacionados con otros países productores relevantes de petróleo, incluyendo Venezuela e Irán, continúan contribuyendo a la incertidumbre en los mercados globales de energía. Tras ataques militares de los Estados Unidos contra tres instalaciones nucleares iraníes el 21 de junio de 2025, y los ataques militares coordinados de los Estados Unidos e Israel contra

instalaciones militares, gubernamentales y relacionadas con el programa nuclear iraní el 28 de febrero de 2026, las hostilidades entre los Estados Unidos, Israel e Irán han continuado, reportándose ataques recíprocos en toda la región a la fecha del presente reporte anual. Restricciones, sanciones o medidas de ejecución que afecten exportaciones de crudo venezolano e iraní, así como cualquier escalamiento adicional de tensiones políticas o militares en dichas regiones, podrían interrumpir el suministro global de petróleo, incrementar costos de transporte a través del Estrecho de Ormuz u otras rutas comerciales estratégicas, o incrementar la volatilidad de mercado. Por el contrario, cambios repentinos en regímenes de sanciones, intensidad de fiscalización o volúmenes de exportación de dichos países también podrían generar movimientos abruptos en precios. Cualquiera de dichos escenarios podría incrementar la incertidumbre en costos de combustible para las aerolíneas que operan en los aeropuertos de la Compañía, lo cual, a su vez, podría reducir la demanda de viajes aéreos y afectar adversamente el negocio, resultados de operación y situación financiera de la Compañía.

Los precios del petróleo en 2025 fueron sensibles a las continuas tensiones geopolíticas. Los precios spot del crudo Brent europeo disminuyeron de $77.69 dólares por barril al 31 de diciembre de 2023 a $74.58 dólares por barril al 31 de diciembre de 2024, y disminuyeron de $74.58 dólares por barril al 31 de diciembre de 2024 a $61.35 dólar por barril al 31 de diciembre de 2025.

Si bien la escasez de combustibles no tuvo un impacto material en las operaciones de la Compañía durante 2024 y 2025, precios de combustibles más altos o volátiles podrían provocar que las aerolíneas que prestan servicios en los aeropuertos de la Compañía reduzcan capacidad, eliminen o pospongan nuevas rutas, reasignen aeronaves a otros mercados, incrementen tarifas o difieran inversiones. Cualquiera de dichos resultados podría traducirse en una reducción del tráfico de pasajeros, menores ingresos y podría afectar de manera material y adversa del negocio, situación financiera y resultados de operación de la Compañía.

Las pandemias, epidemias o cualquier otro brote relacionado con la salud podrían tener, un impacto negativo en la economía mundial y en los negocios, operaciones y resultados de la Compañía.

Los efectos de pandemias, epidemias o brotes de enfermedades infecciosas y la respuesta de los gobiernos y otras terceras partes para mitigar tales amenazas podrían afectar negativamente a los viajes aéreos, la movilidad de los pasajeros, el tráfico aéreo y, en consecuencia, afectar material y negativamente a las operaciones y situación financiera de la Compañía.

El brote, y las medidas adoptadas para contener o mitigar el coronavirus ("COVID-19"), han tenido consecuencias adversas para la economía mundial, incluyendo la demanda, operaciones, cadenas de suministro y mercados financieros. El COVID-19 derivó en restricciones de viaje impuestas por los gobiernos (incluido el Gobierno mexicano), cancelaciones de vuelos y un marcado descenso de la demanda de viajes aéreos por parte de los pasajeros, tanto a escala nacional como mundial.

Debido a la recuperación económica del COVID-19 en los aeropuertos en los que operamos, el tráfico total de pasajeros en los aeropuertos de la Compañía aumentó durante 2022 y 2023, debido principalmente a la eficacia de los programas de vacunación en todo el mundo y a la relajación de las políticas restrictivas de viajes en varias partes del mundo. Sin embargo, el alcance total del impacto continuo de COVID-19 en los resultados operativos y financieros de la Compañía a largo plazo dependerá de futuros acontecimientos, incluidos los que están fuera de su control relacionados con la introducción y propagación de nuevas variantes del virus que pueden ser resistentes a las vacunas actualmente aprobadas, los requisitos de pruebas de pasajeros, los mandatos de máscaras u otras restricciones a los viajes, todos los cuales son altamente inciertos y no se pueden predecir. La pandemia por COVID-19 tuvo un impacto material en las operaciones de la Compañía, y cualquier nueva cepa de COVID, pandemia, epidemia o brote de enfermedad infecciosa podría potencialmente reducir la demanda de viajes aéreos y tener un efecto material adverso en el negocio, resultados operativos, situación financiera y liquidez de la Compañía.

El negocio de la Compañía depende en gran medida en las Operaciones del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

En 2023, 2024 y 2025, aproximadamente el 36.0%, 33.0% y 29.6% respectivamente, de pasajeros nacionales volaron desde o hacia los aeropuertos de la Compañía vía el AICM. Como resultado, el tráfico doméstico de la Compañía depende en gran medida de las operaciones del AICM.

En el pasado, la COFECE emitió medidas correctivas al AICM para resolver las ineficiencias observadas en el aeropuerto durante horas congestionadas, incluyendo la limitación de las operaciones durante dichas horas.

Para aliviar la congestión del AICM, la actual administración federal mexicana implementó la conversión de un aeropuerto militar, aproximadamente a 40 kilómetros (24.9 millas) fuera de la Ciudad de México, en el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (“AIFA”), que inició operaciones el 21 de marzo de 2022.

El 28 de agosto de 2023, la Agencia Federal de Aviación Civil emitió una resolución mediante la cual determinó que, derivado de la saturación de capacidad en el AICM, el número máximo de operaciones aéreas sería reducido temporalmente a 43 operaciones (aterrizajes y despegues) por hora. Posteriormente, el AICM implementó dicha reducción con efectos a partir del 8 de enero de 2024.

El 26 de mayo de 2025, la Agencia Federal de Aviación Civil publicó en el Diario Oficial de la Federación una resolución mediante la cual autorizó un incremento temporal de 43 a 44 operaciones por hora, sujeto al cumplimiento continuo de la capacidad lado aire y lado tierra, así como a monitoreo permanente, señalando además que cualquier incremento por encima de 44 operaciones requeriría, entre otras condiciones, el cumplimiento previo del programa maestro de desarrollo del aeropuerto y análisis adicionales de espacio aéreo e infraestructura.

Adicionalmente, conforme a un decreto presidencial emitido en febrero de 2023, todos los operadores de carga nacional e internacional (con excepción de aquellos que prestan servicios combinados de carga y pasajeros) estuvieron obligados a reubicar sus operaciones del Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México al Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles. La implementación de dicho decreto ha afectado los volúmenes de carga y las operaciones de aerolíneas en periodos recientes.

Aún existe incertidumbre respecto de cómo los roles en evolución del AICM y del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles afectarán la programación de vuelos, conectividad y tráfico de pasajeros hacia y desde la Ciudad de México, y no podemos asegurarles de qué manera ajustes adicionales de capacidad podrían afectar los resultados de operación de la Compañía.

La Compañía depende de sus sistemas de tecnología de información, y dichos sistemas y su infraestructura están sujetos a ciertos riesgos, incluyendo riesgos de seguridad cibernética.

Dependemos en gran medida de sistemas e infraestructura de tecnología de la información para respaldar y administrar las operaciones de la Compañía. La disponibilidad continua, integridad y seguridad de dichos sistemas son fundamentales para la operación eficiente del negocio de la Compañía. Cualquier falla significativa, interrupción, degradación o indisponibilidad de los sistemas críticos de información de la Compañía podría afectar adversamente la capacidad de la misma para prestar servicios en sus aeropuertos, procesar cuentas por cobrar, administrar pagos, resguardar sistemas de seguridad y proteger información sensible de clientes y datos operativos.

Los sistemas de información de la Compañía requieren modificaciones, mejoras y sustituciones periódicas para atender avances tecnológicos, amenazas cambiantes de ciberseguridad, requerimientos regulatorios y crecimiento del negocio. Estas iniciativas pueden implicar inversiones de capital sustanciales, disrupciones operativas y una asignación significativa de recursos administrativos. La falta de implementación efectiva oportuna de dichos cambios podría afectar adversamente la operaciones de la Compañía.

Los sistemas e infraestructura de la Compañía están expuestos a una variedad de riesgos fuera del control de la Compañía, incluyendo desastres naturales, eventos catastróficos, interrupciones en el suministro eléctrico, fallas en telecomunicaciones, defectos de hardware o software y otras disrupciones operativas. Asimismo, están sujetos a riesgos de ciberseguridad, incluyendo virus informáticos, *ransomware*, *malware*, ataques de phishing, ataques de denegación de servicio, intrusiones físicas o electrónicas, amenazas internas, accesos no autorizados y otros ciberataques. Dichos eventos podrían resultar en interrupciones de sistemas, pérdida de datos, corrupción de información o divulgación no autorizada de información confidencial.

El 18 de octubre de 2024, la Compañía reveló una filtración de ciberseguridad en sus sistemas. La investigación de la Compañía determinó que un *ransomware* había cifrado algunos de sus archivos y sistemas, y que se había filtrado cierta información. En respuesta, la Compañía implementó rápidamente protocolos adicionales de seguridad y contingencia, restauró sus sistemas utilizando copias de seguridad, adoptó medidas de mitigación y notificó a las autoridades pertinentes. La información identificada como comprometida se refería a algunos de los clientes, proveedores y empleados de la Compañía. La Compañía llevó a cabo una investigación exhaustiva de los detalles de la violación para garantizar que se toman las medidas adecuadas para mitigar cualquier impacto potencial y prevenir futuros incidentes.

Si bien mantenemos coberturas de seguro respecto de ciertos riesgos cibernéticos y operativos, el alcance y límites de dichas coberturas podrían no ser suficientes para cubrir todas las pérdidas potenciales, responsabilidades, multas, sanciones, costos de remediación, gastos de litigio o daños reputacionales derivados de un incidente significativo de seguridad de la información.

Hemos implementado y continuamos fortaleciendo un marco integral de ciberseguridad diseñado para identificar, proteger contra, detectar, responder a y recuperarnos de amenazas cibernéticas. Estas medidas incluyen el fortalecimiento continuo de políticas de seguridad, procedimientos y protocolos de respuesta a incidentes; evaluaciones periódicas de vulnerabilidades y pruebas de penetración; implementación de sistemas de respaldo y recuperación ante desastres; despliegue de soluciones antivirus y de protección de endpoints; segmentación de redes; y firewalls de nueva generación, incluyendo defensas perimetrales para monitorear y filtrar tráfico de internet.

No obstante estos esfuerzos, ninguna estrategia de ciberseguridad puede ofrecer garantía absoluta frente a todas las amenazas. Un ciberataque exitoso o una falla material de sistemas podría menoscabar la capacidad de la Compañía para proteger la confidencialidad, integridad y disponibilidad de información relacionada con los clientes, proveedores, empleados y operaciones de la Compañía. Dicho evento podría resultar en escrutinio regulatorio, pérdidas financieras, interrupciones operativas, daño reputacional y costos adicionales, cualquiera de los cuales podría afectar de manera material y adversa el negocio, situación financiera, resultados de operación y liquidez de la Compañía.

Mayores requerimientos de seguridad y revisiones sanitarias posteriores a ataques terroristas, emergencias de salud pública u otros eventos similares podrían incrementar los costos operativos e interrumpir las operaciones aeroportuarias de la Compañía.

Los aeropuertos están sujetos a amplios requerimientos de seguridad operacional y protección impuestos por autoridades gubernamentales y reguladores aeronáuticos. En respuesta a ataques terroristas, amenazas creíbles de seguridad, pandemias u otras emergencias de salud pública, como el brote global de COVID-19, las autoridades podrían imponer procedimientos reforzados de inspección de pasajeros, equipaje y carga, protocolos de revisión sanitaria u otras medidas de seguridad en los aeropuertos.

Debido a que una mayoría sustancial de los vuelos internacionales de los aeropuertos de la Compañía involucra viajes hacia y desde los Estados Unidos, podríamos estar obligados a cumplir directrices de seguridad de la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos ("FAA"), además de las directrices de las autoridades aeronáuticas mexicanas.

Asimismo, conforme a la Ley de Aeropuertos, actualmente somos responsables de inspeccionar a los pasajeros y su equipaje de mano antes de abordar cualquier aeronave, y podríamos ser responsables frente a terceros por lesiones personales o daños materiales derivados de la realización de dicha inspección. También somos responsables de implementar medidas para la adecuada inspección del equipaje documentado en los aeropuertos de la Compañía. La implementación de medidas adicionales de revisión podría requerir que los operadores aeroportuarios realicen inversiones significativas en infraestructura de seguridad, tecnología de inspección, personal y procedimientos operativos. Estas medidas también podrían resultar en mayores tiempos de procesamiento de pasajeros, congestión en terminales, interrupciones operativas o restricciones de capacidad, lo que podría afectar adversamente la experiencia de los pasajeros y reducir la demanda de viajes aéreos.

Adicionalmente, protocolos reforzados de seguridad o relacionados con salud podrían incrementar los costos operativos y de cumplimiento de la Compañía, y podrían requerir modificaciones a instalaciones aeroportuarias, procesos o niveles de personal. En ciertas circunstancias, dichos costos podrían no ser plenamente recuperables mediante tarifas aeroportuarias reguladas, cargos a aerolíneas u otras cuotas.

En consecuencia, cualquier incremento significativo en requerimientos de seguridad o revisiones sanitarias, particularmente después de incidentes terroristas o crisis de salud pública, podría incrementar los costos de la Compañía y afectar adversamente el tráfico de pasajeros, la actividad comercial en los aeropuertos y resultados financieros de la Compañía.

La operación del equipo de revisión de equipaje puede aumentar los gastos de la Compañía y la puede exponer a mayor responsabilidad.

Las normas de seguridad de la OACI requieren una revisión integral del equipaje documentado en todos los vuelos comerciales internacionales y nacionales, para la detección de explosivos. En algunos países, tales como E.U.A., el gobierno federal (a través de la Administración de Seguridad del Transporte) es el responsable de realizar la revisión del equipaje documentado. El 1 de mayo de 2014 y el 1 de julio de 2016, la Agencia Federal de Aviación Civil ("AFAC") publicó las Circulares, de carácter obligatorio, CO SA-17.2/10 R3 y CO SA-17.9/16, respectivamente, las cuales requieren que todas las aerolíneas revisen el equipaje documentado y que todos los aeropuertos cuenten con equipo de revisión que cumpla con las normas de seguridad de revisión de equipaje. Adicionalmente, el 7 de octubre de 2022, la AFAC publicó la circular obligatoria CO-AV 17.5/07 R2, la cual establece las condiciones para el transporte seguro de mercancías peligrosas por vía aérea y ha sido incorporada a los procedimientos de seguridad e inspección de la Compañía.

Hemos adquirido y completado la instalación de nuevos equipos de revisión de equipaje en todos los aeropuertos de la Compañía para facilitar el cumplimiento de las normas de revisión de equipaje, y la subsidiaria de la Compañía, Servicios Complementarios del Centro Norte, S.A. de C.V., ha operado el sistema de revisión del equipaje documentado desde el 1 de marzo de 2012.

Entre 2021 y 2025, la Compañía llevó a cabo una modernización significativa de su infraestructura de inspección de equipaje, incluyendo la sustitución de una parte sustancial de sus sistemas heredados por equipos de inspección de rayos X con tecnología de tomografía computarizada (CTX), con el fin de cumplir con la evolución de los estándares regulatorios y de seguridad. La Compañía espera continuar invirtiendo en tecnología de inspección conforme a su Programa Maestro de Desarrollo para el periodo 2026-2030, incluyendo inversiones relacionadas con inspección en seis aeropuertos adicionales (Acapulco, Reynosa, San Luis Potosí, Tampico, Torreón y Zacatecas), sujeto a los requisitos regulatorios y a los calendarios de implementación aplicables.

La Compañía incurre en gastos continuos para mantener y operar este equipo y se espera incurrir en gastos continuos para mantener cualquier equipo comprado. En el futuro, la Compañía podría estar obligada a realizar importantes inversiones de capital adicionales para elementos tales como nuevas tecnologías de revisión o equipo adicional, si los lineamientos de revisión se amplían más y requieren que se tomen medidas adicionales para cumplir con los requisitos. Adicionalmente, la circular CO SA-17.9/16 requiere que los aeropuertos cuenten con métodos alternativos de inspección de equipaje en caso de que la tecnología de revisión se encuentre fuera de servicio. El 7 de septiembre de 2023, la AFAC publicó circulares obligatorias mediante las cuales se establecen requisitos específicos de diseño para la infraestructura necesaria para proteger las instalaciones aeroportuarias contra actos de interferencia ilícita, incluyendo requisitos relacionados con equipos de inspección de equipaje.

Si bien la Compañía que actualmente cumple con los requisitos aplicables en materia de inspección de equipaje y seguridad de la aviación, la Agencia Federal de Aviación Civil podría requerir inversiones adicionales o mejoras en el futuro. Dichas inversiones de capital y costos operativos adicionales podrían restringir la liquidez y afectar adversamente la situación financiera de la Compañía. No obstante, la legislación mexicana generalmente atribuye a las aerolíneas la responsabilidad de la inspección del equipaje documentado, la adquisición, instalación y operación de equipos de inspección en los aeropuertos de la Compañía podría incrementar la exposición de la Compañía a responsabilidad derivada de la participación de la Compañía en el proceso de revisión.

La competencia por parte de otros destinos turísticos podría afectar en forma adversa las actividades de la Compañía.

El principal factor que afecta a los resultados de las operaciones y negocios de la Compañía es el número de pasajeros que utilizan sus aeropuertos. Este número puede variar en función de diversos factores, muchos de los cuales no están en el control de la Compañía. En el caso de los aeropuertos costeros en Acapulco, Mazatlán y Zihuatanejo, el tráfico de pasajeros puede verse afectado por el clima, desastres naturales como huracanes o terremotos, la violencia y el aumento de la actividad criminal en el destino y el atractivo como destinos vacacionales deseables. Además, el volumen de tráfico de pasajeros de la Compañía puede verse afectado en forma adversa por los atractivos, los costos y la facilidad de acceso de otros destinos turísticos en México, tales como Cancún, Puerto Vallarta y Los Cabos, o en otros lugares tales como Florida, Puerto Rico, Cuba, Jamaica, la República Dominicana, otras islas del Caribe y los destinos ubicados en Centroamérica.

El nivel de turismo podría disminuir y, en consecuencia, el número de pasajeros que utilizarán los aeropuertos de la Compañía en el futuro podría no aumentar o igualar a los niveles actuales, lo cual puede tener un impacto directo o indirecto en los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos de la Compañía.

Las actividades de la Compañía dependen en gran medida de los ingresos generados por siete de sus trece aeropuertos y OMA Logística, S.A. de C.V. ("OMA Logística") y podrían verse afectadas en forma adversa por cualquier situación que afecte a dichos negocios.

En 2025, aproximadamente el 82.7% de la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos de la Compañía, provinieron de siete de sus trece aeropuertos y OMA Logística. El Aeropuerto Internacional de Monterrey generó la porción más importante de los ingresos de la Compañía. La siguiente tabla muestra el porcentaje de la suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos de la Compañía generados por sus aeropuertos, incluyendo el porcentaje de ingresos totales generados por otras subsidiarias de la Compañía:

Aeropuerto / Subsidiaria	Ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025
Monterrey	46.0 %
OMA Logistica S.A. de C.V. ("OMA Logística")	6.5 %
Culiacán	6.4 %
Chihuahua	6.1 %
Ciudad Juárez	6.0 %
Mazatlán	5.7 %
San Luis Potosí	3.2 %
Torreón	2.7 %
Otros seis aeropuertos, Hotel NH Collection Terminal 2, Servicios Complementarios del Centro Norte, OMA VYNMSA y Hotel Hilton Garden Inn	17.3 %
Total	**100.0 %**

Como resultado del importante porcentaje de los ingresos de la Compañía generado por estos siete aeropuertos y OMA Logística, cualquier suceso o situación que afecte a dichos aeropuertos, podría tener un efecto adverso significativo sobre las actividades, los resultados de operación, los prospectos y la situación financiera de la Compañía.

La Compañía afronta riesgos asociados con sus actividades de diversificación, mismos que podrían llevar a la imposibilidad de la Compañía de recuperar dichas inversiones conforme a lo planeado.

La Compañía afronta riesgos asociados con la naturaleza de los proyectos de diversificación que ha desarrollado y en los cuales participa como accionista, lo que puede impactar en el estado de resultados de sus operaciones, prospectivas y situación financiera. El Hotel NH Collection en la Terminal 2 y el Hotel Hilton Garden Inn de la Compañía dependen del tráfico de pasajeros desde y hacia el AICM y el aeropuerto de Monterrey, respectivamente, y si el volumen de pasajeros se ve disminuido en dichos aeropuertos, podría afectar adversamente el resultado de las operaciones de dichos aeropuertos. El volumen en el tráfico de pasajeros de dichos aeropuertos depende de factores que podrían estar más allá del control de la Compañía, tales como el atractivo de los centros turísticos, industriales y comerciales que los aeropuertos atienden. Consecuentemente, no hay garantía que el volumen en el tráfico de pasajeros en dichos aeropuertos aumente o mantenga su nivel actual.

Los dos hoteles, el Parque Industrial OMA-VYNMSA y los recintos fiscalizados de OMA Carga que opera la Compañía podrían afrontar competencia por parte de terceros que desarrollen proyectos similares en zonas adyacentes al aeropuerto de la Ciudad de México y el aeropuerto de Monterrey. Con respecto al aeropuerto de Monterrey, la competencia podría aumentar como resultado de la deslocalización (*nearshoring),* ya que ciertas empresas estadounidenses están trasladando sus operaciones a México, especialmente en Monterrey, y las áreas alrededor del aeropuerto de Monterrey están teniendo una alta demanda para establecer y operar almacenes.

A pesar de los esfuerzos de la Compañía por mantener a sus clientes, no se puede predecir si los clientes de la Compañía continuarán ocupando sus espacios comerciales o terminen sus contratos. En adición, el crecimiento continuo del Parque Industrial OMA-VYNMSA y el negocio de recintos fiscalizados de OMA Carga también podría reducirse si hay una recesión en la economía mexicana. Además, los almacenes aduaneros OMA Carga requieren permisos emitidos por la Agencia Nacional de Aduanas de México *(*"ANAM"). Sin embargo, la Compañía no puede asegurar que la ANAM no cancelará los permisos existentes, renovará los permisos a su vencimiento u otorgará nuevos. Todos estos factores pueden afectar de manera adversa la rentabilidad de los negocios no aeronáuticos de la Compañía y la recuperación de la inversión en dichos proyectos por parte de la Compañía.

Las operaciones de la Compañía dependen de ciertas aerolíneas que son clientes claves y la pérdida o suspensión de las operaciones de uno o varios de ellos podrían dar como resultado la pérdida de una cantidad importante de ingresos.

Del total de los ingresos aeronáuticos generados en los aeropuertos de la Compañía en 2025, Viva Aerobus representó 41.4%, Volaris representó 21.5% y Aeroméxico y sus filiales representaron el 18.6%. Ninguno de los contratos de la Compañía celebrados con aerolíneas las requiere a continuar proporcionando servicios en los aeropuertos de la Compañía. El 18 de diciembre de 2025, Viva Aerobus y Volaris anunciaron un acuerdo para combinar sus sociedades controladoras mediante una fusión entre iguales a efecto de crear un nuevo grupo aéreo mexicano, manteniendo sus respectivas marcas y certificados operativos separados. La operación está sujeta, entre otras condiciones, a la obtención de autorizaciones regulatorias. Si alguna de las principales aerolíneas clientes reduce sus operaciones o decide prestar sus servicios desde un aeropuerto distinto, sufriríamos pérdidas y no existe garantía alguna de que otras aerolíneas incrementen sus horarios de vuelo para compensar dichas pérdidas de servicio previamente prestado por las principales aerolíneas clientes de la Compañía. El 9 de diciembre de 2020, Interjet, que representó el 5.7% del tráfico total de pasajeros en 2020, dejó de operar en los aeropuertos de la Compañía principalmente debido al impacto financiero del brote de COVID-19 en sus operaciones. En agosto de 2022, Interjet comenzó los procesos de concurso mercantil y el 10 de abril de 2023 un juez federal en la materia emitió un fallo declarando a la empresa en quiebra y ordenando la venta de todos sus activos para pagar a sus acreedores. Las actividades y el resultado de las operaciones de la Compañía podrían verse adversamente afectados si no se continúa generando porciones comparables de ingresos de los clientes clave. En agosto de 2022, Interjet inició un procedimiento de concurso mercantil conforme a la legislación mexicana, y el 10 de abril de 2023 el juez federal competente emitió una resolución declarando a la compañía en quiebra y ordenando la venta de todos sus activos para el pago de sus acreedores. El negocio y resultados de operación de la Compañía podrían verse afectados adversamente si la Compañía no continúa generando porciones comparables de sus ingresos provenientes de sus principales clientes. El cese de operaciones de Interjet resultó en una pérdida inmediata de tráfico de pasajeros en los aeropuertos de la Compañía y requirió depender de otros transportistas para sustituir capacidad. Si bien otras aerolíneas han añadido rutas y frecuencias con el tiempo, no puede asegurarse que dicha capacidad será reemplazada en términos comparables, que la demanda permanecerá suficiente para sostener los servicios sustitutos, o que acontecimientos similares no ocurrirán con otras aerolíneas en el futuro.

La rentabilidad de las aerolíneas depende de diversas variables, incluyendo condiciones económicas o problemas en cadenas de suministro, lo cual podría detonar insolvencias dentro de la industria aérea global en el futuro. En años recientes, numerosas aerolíneas han enfrentado desafíos significativos derivados de una mayor competencia, volatilidad en precios de combustibles y tipos de cambio, así como periodos de inestabilidad financiera y económica global. Asimismo, la pandemia de COVID-19 tuvo un impacto material adverso en la demanda y desempeño financiero de las aerolíneas y, si bien el tráfico de pasajeros se ha recuperado en gran medida en muchos mercados, las aerolíneas continúan enfrentando efectos residuales, incluyendo estructuras de costos elevadas y sensibilidad a acontecimientos macroeconómicos y geopolíticos. En caso de que los precios de combustibles aumenten o se presenten otros desarrollos adversos en materia sanitaria o económica, uno o más de los principales clientes de la Compañía podrían volverse insolventes, cancelar rutas, suspender operaciones o solicitar concurso mercantil o quiebra. Cualquiera de dichos eventos podría tener un efecto material adverso en los resultados de operación de la Compañía. Adicionalmente, cualquier accidente, incidente u otro evento que afecte la percepción de los estándares de seguridad de cualquiera de las aerolíneas principales podría afectar su imagen y generar una percepción pública de que es menos segura o confiable que otras aerolíneas. Estos eventos podrían afectar la demanda de consumidores y el número de pasajeros de la aerolínea, afectando el negocio, los resultados de operación, las prospectivas y la situación financiera de la Compañía.

Adicionalmente, ciertas aerolíneas que prestan servicios en los aeropuertos de la Compañía participan en esquemas de cooperación que podrían estar sujetos a revisión regulatoria. En 2016, el Departamento de Transporte de los Estados Unidos otorgó inmunidad antimonopolio condicionada al Acuerdo de Cooperación Conjunta (*Joint Cooperation Agreement*) y a acuerdos de alianza relacionados entre Delta Air Lines y Aeroméxico respecto de rutas entre los Estados Unidos y México. En septiembre de 2025, el Departamento de Transporte de los Estados Unidos emitió una orden final mediante la cual dio por terminada dicha concesión de inmunidad antimonopolio, aunque actualmente dicha orden se encuentra sujeta a revisión judicial. Si la terminación llegara finalmente a surtir efectos, las aerolíneas involucradas podrían modificar sus esquemas de coordinación, redes de rutas o niveles de servicio en rutas entre Estados Unidos y México. Cualesquiera de dichos cambios podrían afectar el tráfico de pasajeros en los aeropuertos que operamos y podrían afectar adversamente el negocio, situación financiera y resultados de operación de la Compañía.

Adicionalmente, el 11 de abril de 2026, Grupo Aeromonterrey, S.A. de C.V. ("Magnicharters"), que operaba la ruta Monterrey-Cancún en el Aeropuerto Internacional de Monterrey y representó aproximadamente el 0.4% del tráfico total de pasajeros terminales en

2025 y el 0.1% en el primer trimestre de 2026, anunció una suspensión temporal de operaciones. A la fecha del presente reporte anual, no podemos predecir si Magnicharters reanudará operaciones ni la duración de dicha suspensión.

Cambios a los acuerdos internacionales de aviación entre México y los Estados Unidos podrían afectar la competencia entre aerolíneas y el tráfico de pasajeros en los aeropuertos de la Compañía.

El transporte aéreo internacional entre México y los Estados Unidos se rige por un Acuerdo Bilateral de Transporte Aéreo celebrado el 18 de diciembre de 2015, el cual tiene por objeto promover la competencia entre aerolíneas y facilitar la expansión de oportunidades de transporte aéreo internacional entre ambos países. Dicho acuerdo permite a aerolíneas de ambos países incrementar servicios en rutas existentes, establecer nuevas rutas e incrementar frecuencias de vuelo. Asimismo, permite a las aerolíneas que operan vuelos entre México y los Estados Unidos transportar pasajeros hacia terceros países.

Modificaciones futuras a dicho acuerdo o a otros tratados aeronáuticos, incluyendo cambios que amplíen derechos de tráfico, incrementen la competencia entre aerolíneas o permitan a aerolíneas extranjeras operar rutas adicionales, podrían alterar patrones de tráfico aéreo, redes de rutas o la asignación de servicios aéreos entre aeropuertos. Adicionalmente, si futuros cambios regulatorios o convencionales permitieran a aerolíneas extranjeras operar vuelos domésticos dentro de México, la competencia entre aerolíneas podría incrementarse significativamente y podría afectar el volumen y distribución del tráfico de pasajeros entre aeropuertos mexicanos. Cualesquiera de dichos cambios podrían afectar las operaciones de aerolíneas en los aeropuertos de la Compañía, los niveles de tráfico de pasajeros y la demanda de los servicios aeronáuticos y comerciales de la Compañía, lo que podría afectar adversamente el negocio, situación financiera y resultados de operación de la Compañía.

Conflictos laborales colectivos en México podrían afectar de manera adversa las operaciones de la Compañía.

Recientemente, los empleados y trabajadores sindicalizados han exigido prestaciones más significativas y aumentos salariales más elevados que en años anteriores, lo que a su vez podría incrementar los costes de personal de la Compañía. Estos acontecimientos incluyen (i) la ratificación por parte del Senado del Convenio C098 relativo al derecho de libre sindicación y de negociación colectiva, (ii) la aprobación del Congreso de la Unión para modificar la Ley Federal del Trabajo, (iii) la creación de nuevas centrales obreras con el propósito de negociar y/o disputar los contratos colectivos de trabajo a los sindicatos actuales, (iv) el aumento del 22% del salario mínimo general aplicable en México a partir del 1 de enero de 2022; un incremento del 20.0% a partir del 1 de enero de 2023; un incremento del 20.0% a partir del 1 de enero de 2024; un incremento del 12% a partir del 1 de enero de 2025; y un incremento del 13% a partir del 1 de enero de 2026. Para más información sobre las relaciones con los empleados, véase "*Si ocurre un cambio en las relaciones laborales de la Compañía, dicho cambio podría tener un efecto adverso sobre sus resultados de* operación" y "*Las reformas a las leyes y reglamentos laborales que les son aplicables a la Compañía podrían tener un efecto adverso en sus resultados de operación*" Para formato XBRL véase "*Información general - Factores de Riesgo - Riesgos Relacionados con las Actividades de la Compañía - Si ocurre un cambio en las relaciones laborales de la Compañía, dicho cambio podría tener un efecto adverso sobre sus resultados de operación*" y "*Información general - Factores de Riesgo - Riesgos Relacionados con la Regulación del Negocio*".

La Compañía no puede predecir el impacto o efecto que la inestabilidad puede tener en los resultados de operación o la situación financiera de la Compañía. Cualquier aumento en las exigencias de los empleados sindicalizados de la Compañía podría ocasionar un aumento en los costos laborales, lo cual podría tener un impacto negativo en los resultados de operación de la Compañía.

Si ocurre un cambio en las relaciones laborales de la Compañía, dicho cambio podría tener un efecto adverso sobre sus resultados de operación.

En caso de que surgiera algún conflicto laboral con los empleados de la Compañía, incluyendo conflictos con sus empleados sindicalizados (mismos que al 31 de diciembre de 2025, representaban el 43.5% de los empleados totales), que resulte en eventos como huelgas u otros conflictos que pudieran surgir con respecto a la plantilla laboral, podrían tener un efecto negativo sobre los resultados de operación. Los empleados sindicalizados de la Compañía, que son empleados de las subsidiarias aeroportuarias de la Compañía, se encuentran representados por un sindicato nacional de trabajadores aeroportuarios que opera en todo México. En la medida en que los trabajadores aeroportuarios sindicalizados negocien modificaciones materiales a las condiciones laborales que ofrece la Compañía y otras operadoras de aeropuertos en México, las operaciones de la Compañía podrían verse afectadas negativamente por las actividades del sindicato, incluyendo huelgas organizadas u otros paros laborales.

Las operaciones de la Compañía podrían verse afectadas adversamente debido a cambios en el cobro de la TUA.

Los acuerdos de servicios de la Compañía prevén que la TUA sea cobrada por las aerolíneas y luego abonadas a la Compañía. La Compañía no puede garantizar que todas las aerolíneas acepten seguir cobrando la TUA en representación de la misma. Si una o más aerolíneas dejaran de cobrar la TUA en representación de la Compañía, esta tendría que cobrarla, lo que supondría un costo adicional de las operaciones.

Históricamente, algunas aerolíneas han registrado pérdidas financieras. Cuando la Compañía concede créditos a las compañías aéreas, la mayor parte de los ingresos derivados de la TUA y otros servicios aeronáuticos están asegurados por fianzas de cumplimiento o garantías similares. Sin embargo, estas garantías pueden no cubrir totalmente los importes adeudados por una compañía aérea en un momento dado. En caso de insolvencia por parte de una compañía aérea, el cobro de los importes facturados en concepto de tasas por pasajero sería incierto. En el caso de las compañías aéreas que no pueden proporcionar fianzas de cumplimiento o garantías equivalentes adecuadas o suficientes, las operaciones se realizan en condiciones de pago por adelantado.

Las principales aerolíneas nacionales que operan en los aeropuertos de la Compañía podrían rehusarse a pagar ciertos aumentos en determinadas tarifas de sus servicios aeronáuticos regulados.

En el pasado, la Compañía celebró una serie de convenios con la Cámara Nacional de Aerotransportes (“CANAERO”), una asociación civil que representa a diversas entidades del sector del transporte, incluidas las líneas aéreas, y otras empresas relacionadas con la aviación, que trabaja en pro de la normalización de determinadas tasas y procedimientos operativos en los distintos aeropuertos. Derivado de los acuerdos que la Compañía mantiene, se han establecido tarifas específicas para los servicios regulados aplicables a las principales aerolíneas clientes de la Compañía. Históricamente, los pagos realizados bajo dichos convenios no han sido significativos y no esperamos que dichos convenios con las aerolíneas de la CANAERO tengan un efecto significativo en los resultados de operación de la Compañía. A pesar de que el volumen de tráfico de pasajeros (y, por tanto, los ingresos totales) podría incrementar, cualquiera de estos incentivos y/o descuentos ofertados a las aerolíneas para prevenir o transigir cualquier disputa potencial podrían reducir los ingresos de la Compañía por servicios aeronáuticos por pasajero terminal en el futuro. Adicionalmente, en caso de que cualquiera de las aerolíneas principales se rehúse a continuar pagando las tarifas o a pagar los aumentos en las tarifas de los servicios aeronáuticos prestados por la Compañía, los resultados de operación de la Compañía podrían verse afectados por disminuciones en el flujo de efectivo de las operaciones.

La operación de la Compañía depende en el conocimiento y experiencia de su equipo directivo y la pérdida de ejecutivos cualificados podría afectar sus operaciones.

El éxito actual y futuro de las operaciones de la Compañía depende de manera significativa en la aportación continua de sus directores y otros empleados clave. Para alcanzar sus objetivos, la Compañía da prioridad a la capacidad, experiencia, aptitud y

conocimiento de los candidatos durante la contratación y asignación de personal. Sin embargo, la Compañía no puede garantizar la retención de su actual equipo directivo ni que los nuevos ejecutivos nombrados posean el mismo nivel de conocimientos y experiencia.

La ausencia de un equipo directivo capaz podría tener un efecto material adverso en las operaciones, situación financiera y resultados generales de las operaciones de la Compañía.

Las operaciones de los aeropuertos de la Compañía pueden verse afectadas por actos de terceros, mismos que se encuentran fuera del control de la Compañía.

Al igual que en la mayoría de los aeropuertos, las operaciones de los aeropuertos de la Compañía dependen en gran medida de ciertos servicios prestados por terceros, tales como de autoridades de control del tráfico aéreo, aerolíneas, proveedores de aerolíneas y proveedores de transporte terrestre. La Compañía también depende del Gobierno o de entidades gubernamentales para la prestación de servicios, tales como el suministro de energía eléctrica, el abastecimiento de combustible a las aeronaves, el control del tráfico aéreo y los servicios de migración y aduana para los pasajeros internacionales. El 23 de octubre de 2023, el gobierno mexicano emitió un decreto que restringía temporalmente las importaciones de ciertos combustibles y petroquímicos a México. Medidas administrativas posteriores han mantenido y ajustado dichos mecanismos de control a las importaciones. Si bien estas medidas no han resultado, a la fecha, en desabasto material de combustible en los aeropuertos de la Compañía, el marco regulatorio aplicable a las importaciones de combustibles continúa sujeto a modificación. No podemos determinar si el gobierno adoptará otras medidas que restrinjan las importaciones de combustibles o que de cualquier otra forma afecten la disponibilidad, distribución o precios del combustible de aviación en el futuro.

La interrupción o suspensión de los servicios de taxi o autobús en uno o más de los aeropuertos de la Compañía también podría afectar adversamente sus operaciones. La Compañía no es responsable de, ni puede controlar, los servicios prestados por dichos terceros. Cualquier interrupción o consecuencia adversa derivada de dichos servicios, incluyendo paros laborales u otros eventos similares, podría tener un efecto material adverso en la operación de los aeropuertos de la Compañía y en sus resultados de operación.

Adicionalmente, en el caso que cualesquier prestadores de servicios suspendan sus operaciones en cualquiera de los aeropuertos de la Compañía, la misma podría verse obligada a buscar un nuevo proveedor o a prestar dichos servicios por sí misma, lo cual, en cualquier caso, podría resultar en un incremento a los costos de la Compañía y tendría un efecto adverso en sus resultados de operación

La Compañía podría verse obligada al pago de impuesto predial como resultado de ciertos requerimientos formulados en su contra por algunos municipios.

Varios municipios han calculado créditos fiscales en contra de la Compañía por concepto de impuesto predial sobre los inmuebles donde se ubican los aeropuertos que opera la Compañía en dichas ciudades. La Compañía ha impugnado dichos procedimientos administrativos de ejecución, así como los créditos fiscales calculados o iniciados en su contra y mientras que algunos de dichos procedimientos se han desechado por las autoridades administrativas respectivas, algunos todavía siguen pendientes de ser resueltos. La Compañía considera que no hay fundamentos legales que permitan a los municipios recaudar dichos impuestos y, aunque se pretende defender esa posición vigorosamente, si los procedimientos son presentados ante las autoridades, la Compañía no puede asegurar que tendrá éxito en dicha defensa. Véase "*Punto 8. Información Financiera - Procedimientos Legales - Reclamaciones de Impuestos a la Propiedad*". Para formato XBRL véase "*La emisora - Procesos judiciales, administrativos o arbitrales - Procedimientos Legales - General - Requerimientos de Pago del Impuesto Predial*" para la información completa de estos procedimientos de impuestos a la propiedad. Algunos operadores aeroportuarios que han impugnado las determinaciones de impuestos prediales similares han sido obligados a presentar fianzas materiales para garantizar sus obligaciones en caso de que los procedimientos respectivos se resuelvan en su contra. En el supuesto de que la Compañía se vea obligada a presentar fianzas similares en el futuro, los términos de dichas fianzas podrían limitar su capacidad para pagar dividendos o de otra forma limitar su flexibilidad. En adición a lo anterior, si la Compañía tiene que pagar derechos

estatales o municipales adicionales, la Compañía podría afrontar costos, limitando la liquidez, flexibilidad y la habilidad de la Compañía para pagar dividendos.

Además, si el Congreso de México cambia las leyes actuales o si la Compañía no prevalece en los procedimientos referidos, estas obligaciones fiscales podrían tener un efecto adverso en la situación financiera de la Compañía y en sus resultados de operación. Adicionalmente, cualquier reforma a las leyes actuales que permita a los municipios solicitar permisos de construcción u operación podría afectar la capacidad de la Compañía para cumplir con las inversiones de su Plan Maestro de Desarrollo, lo que podría resultar en pagos adicionales por tarifas o derechos gubernamentales y afectar los resultados de la operación de la Compañía.

La incapacidad de generar suficientes utilidades fiscales futuras o cambios adversos a las leyes fiscales, los requisitos regulatorios o las normas contables, podría tener un impacto negativo en la recuperabilidad de ciertos activos por impuestos diferidos.

La Compañía reconoce los activos por impuestos diferidos relacionados con las pérdidas fiscales arrastradas y las diferencias temporales deducibles solo en la medida en que sea probable que se disponga de beneficios fiscales futuros contra los cuales se puedan utilizar dichas pérdidas fiscales arrastradas y las diferencias temporales. Los activos por impuestos diferidos netos ascendieron a aproximadamente $1,099,830 al 31 de diciembre de 2025. Los activos por impuestos diferidos se cuantifican sobre la base de las tasas fiscales y normas contables vigentes actualmente y están sujetos a cambios como resultado de futuros cambios en las leyes fiscales o las normas para el cálculo de las ganancias fiscales y las pérdidas permisibles. El no generar suficientes ganancias gravables futuras o los cambios en las leyes fiscales o en las normas contables puede reducir el monto recuperable estimado de los activos por impuestos diferidos netos de la Compañía. Dicha reducción podría tener un efecto adverso en la situación financiera y en los resultados de operaciones. Adicionalmente, cambios en leyes y regulaciones aduaneras y de comercio exterior (incluyendo la Ley Aduanera, las RGCE y la LIGIE/TIGIE), así como criterios de aplicación relacionados, podrían afectar adversamente los costos y operaciones de la Compañía (incluyendo mediante mayores aranceles de importación, disrupciones en cadenas de suministro, retrasos en la importación de equipos y refacciones, o determinaciones adversas en auditorías aduaneras). En la medida en que dichos desarrollos reduzcan los resultados operativos de la Compañía o retrasen o incrementen el costo de proyectos de capital, podrían disminuir las utilidades fiscales futuras de la Compañía y, en consecuencia, impactar negativamente la recuperabilidad de activos de la Compañía por impuestos diferidos. Para obtener más información sobre los activos por impuestos diferidos véase, Nota 4 y 19 de los estados financieros consolidados auditados de la Compañía. Véase "*Punto 5. Revisión Operativa y Financiera y Prospectos - Políticas Contables Críticas - Impuestos Sobre la Renta diferidos*". Para formato XBRL véase "Información Financiera - Resultados de la operación - Régimen Fiscal".

Los desastres naturales podrían afectar en forma adversa las actividades de la Compañía.

Periódicamente, las regiones norte y centro del país se ven afectadas por lluvias torrenciales y huracanes (especialmente durante los meses de julio a septiembre), y, dependiendo de la región, por sismos y actividad volcánica. Adicionalmente, los aeropuertos de, Mazatlán, Culiacán y Acapulco son susceptibles a inundaciones esporádicas como resultado de las lluvias torrenciales.

Los desastres naturales podrían obstaculizar o causar la suspensión de las operaciones de la Compañía, dañar la infraestructura necesaria para sus operaciones, o afectar en forma adversa a los destinos atendidos por sus aeropuertos. Por ejemplo, el 3 de noviembre de 2016, el aeropuerto de Tampico se inundó debido a fuertes lluvias, provocando el colapso de una parte de la barda perimetral. Aunque los vecinos afectados presentaron reclamaciones por los daños causados en contra del aeropuerto de Tampico, la compañía de seguros rechazó las reclamaciones de los vecinos alegando que los daños fueron provocados por un desastre natural. Adicionalmente, el hotel NH Collection de la Terminal 2 del AICM fue cerrado temporalmente después del terremoto del 19 de septiembre de 2017. Aunque el hotel NH Collection de la Terminal 2 del AICM no sufrió daños estructurales, algunos servicios del hotel fueron interrumpidos, y las operaciones del hotel fueron suspendidas hasta el 25 de septiembre de 2017. Además, el tráfico internacional de pasajeros de la Compañía disminuyó un 1.2% durante septiembre de 2017, en parte debido a la cancelación de vuelos causada por los huracanes Harvey y Max.

El 25 de octubre de 2023, el Huracán Otis, una tormenta de categoría 5, azotó Acapulco, causando deslizamientos de tierra, inundaciones y un apagón total al dañarse las líneas de transmisión y distribución de energía. El Huracán Otis afectó a la torre de control del aeropuerto de Acapulco y a determinadas zonas de la terminal. Por lo tanto, se suspendieron los vuelos comerciales hasta el 13 de noviembre de 2023. En octubre, noviembre y diciembre de 2023, el tráfico total de pasajeros en Acapulco disminuyó 4.7%, 79.2% y 62.8%, respectivamente. Durante el 2024, el tráfico de pasajeros en Acapulco comenzó a recuperarse, sin embargo, disminuyó 32.7% en comparación con 2023. Adicionalmente, en octubre de 2024, el huracán John azotó el estado de Guerrero, trayendo fuertes lluvias y vientos a Acapulco; sin embargo, no causó daños materiales a la infraestructura u operaciones del Aeropuerto de Acapulco.

Cualquier desastre natural podría reducir el volumen tanto en tráfico de pasajeros como de carga en los aeropuertos de la Compañía y el volumen de huéspedes en el Hotel NH Collection de la Terminal 2 del AICM. Si se llegará a presentar cualquiera de dichos eventos en destinos atendidos por la Compañía, se podrían afectar en forma adversa sus actividades, resultados de operación, prospectivas y situación financiera.

La Compañía cuenta con un seguro que cubre las instalaciones en los aeropuertos por los daños causados por desastres naturales, accidentes u otros eventos similares, pero la Compañía no cuenta con un seguro contratado que cubra las pérdidas por la interrupción de las operaciones. Asimismo, mantenemos un seguro de Responsabilidad por Daños Ambientales para los 13 aeropuertos de la Compañía. Las pérdidas causadas por daños a las instalaciones pueden exceder los límites previamente establecidos en cualquiera de los seguros de la Compañía.

Cualquier incremento en la frecuencia e intensidad de desastres naturales, tales como huracanes, inundaciones e incendios forestales, así como condiciones prolongadas de sequía en las regiones donde operamos, representa un riesgo significativo para el negocio de la Compañía. Estos fenómenos podrían provocar disrupciones operativas, daños en las infraestructuras de la Compañía y una disminución del tráfico de pasajeros, todo lo cual podría afectar negativamente a la situación financiera y a los resultados de las operaciones de la Compañía.

La reputación y negocio de la Compañía podrían verse afectados negativamente en caso de emergencia, accidente o incidente similar en los aeropuertos de la Compañía***.***

La Compañía está expuesta a potenciales pérdidas significativas y efectos adversos materiales en su negocio en caso de que cualquiera de sus aeropuertos, o cualquier aeronave que opere dentro de sus aeropuertos sea objeto de una emergencia, accidente, incidente terrorista o cualquier otro incidente similar, y a costos significativos relacionados con reclamaciones de pasajeros, reparaciones o reemplazo de un activo dañado. Para más información sobre los acontecimientos recientes que han afectado a los aeropuertos de la Compañía como consecuencia de incidentes similares, véase "*La alta incidencia del crimen en México, e incluyendo el tráfico de drogas y actividades de extorsión, podría afectar negativamente la economía mexicana y podría afectar adversamente el negocio de la Compañía.*". Para formato XBRL véase "*Información general - Factores de Riesgo - Riesgos relacionados con las Actividades de la Compañía - La alta incidencia del crimen en México, e incluyendo el tráfico de drogas y actividades de extorsión, podría afectar negativamente la economía mexicana y podría afectar adversamente el negocio de la Compañía*". No se puede garantizar que la Compañía no se verá afectada por tales acontecimientos o que el importe de su cobertura de seguro sea adecuado en caso de que se produzcan tales circunstancias y cualquier acontecimiento de este tipo podría causar un aumento sustancial en sus primas de seguro. Véase "*Las pólizas de seguro de la Compañía podrían resultar insuficientes para cubrir todas las responsabilidades de la misma*". Para formato XBRL véase "*Información general - Factores de Riesgo - Riesgos relacionados con las Actividades de la Compañía - Las pólizas de seguro de la Compañía podrían resultar insuficientes para cubrir todas las responsabilidades de la misma"*. Además, cualquier emergencia aeroportuaria y/o de aeronaves futura, accidente o incidente similar, incluso si está totalmente cubierto por el seguro o incluso si no afecta a los aeropuertos de la Compañía, puede generar una percepción pública de que los aeropuertos o las instalaciones incluidas en los aeropuertos de la Compañía son menos seguros o fiables que otras alternativas de transporte, lo que podría tener un efecto adverso en la reputación de la Compañía y podría tener un efecto material adverso en su negocio, resultados de operaciones y situación financiera.

Las operaciones de la Compañía están expuestas a un alto riesgo de interrupción debido a que varios de sus aeropuertos dependen de una sola pista para vuelos comerciales.

Al igual que diversos aeropuertos nacionales e internacionales alrededor del mundo, varios de los aeropuertos de la Compañía, incluyendo los aeropuertos internacionales de Monterrey, Culiacán, Ciudad Juárez y Mazatlán, cuentan con una sola pista para la mayoría de los vuelos comerciales. La operación de las mismas puede sufrir interrupciones debido a labores de mantenimiento o reparación. Adicionalmente, las pistas de la Compañía podrían requerir mantenimiento o reparaciones imprevistas como resultado de desastres naturales, accidentes de aviación y otros factores que se encuentran fuera de su control. El cierre de cualquier pista por un período prolongado podría tener un efecto adverso significativo sobre las actividades, resultados de operación, prospectivas y situación financiera de la Compañía.

La Compañía está expuesta a riesgos relacionados con los proyectos de construcción.

Las obligaciones de construcción previstas en los Programas Maestros de Desarrollo de la Compañía podrían sufrir demoras u ocasionar que la Compañía se exceda de los costos presupuestados para dichos proyectos, lo cual limitaría la posibilidad de ampliación de la capacidad de sus aeropuertos, incrementaría sus gastos de operación y sus inversiones de capital, y podría afectar de forma adversa sus actividades, resultados de operación, prospectos y situación financiera. Dichas demoras o excesos presupuestales también podrían afectar la capacidad de la Compañía para cumplir con sus Programas Maestros de Desarrollo, los cuales están establecidos como requisitos necesarios en los títulos de concesión. Si la Compañía no cumple con sus Programas Maestros de Desarrollo, puede estar sujeta a multas o a la pérdida de sus concesiones. Los Programas Maestros de Desarrollo actuales están vigentes hasta el 31 de diciembre de 2030. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes aprobó los Programas Maestros de Desarrollo correspondientes a los años 2026 a 2030 el 18 de diciembre de 2025, mismos que entraron en vigor el 1 de enero de 2026.

La Compañía está expuesta al riesgo de incumplimiento de las obligaciones de sus contratistas.

La Compañía actualmente contrata algunos servicios especializados (incluyendo la prestación de servicios de seguridad y vigilancia) necesarios para sus operaciones. En caso de que los contratistas incumplan con sus obligaciones bajo los contratos respectivos y la legislación aplicable, la Compañía podría incurrir en costos adicionales para obtener prestadores de servicios sustitutos y podría verse expuesta a responsabilidad por los servicios que se vea obligada a prestar por sí misma, lo cual podría afectar en forma adversa su negocio, resultados de operación, perspectivas y situación financiera.

De conformidad con las leyes laborales aplicables, los contratistas están obligados a registrar a sus trabajadores en el Instituto Mexicano del Seguro Social (“IMSS”), y el Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores (“INFONAVIT”). Además, para la prestación de servicios especializados, los contratistas deben estar registrados ante la STPS. Cualquier entidad que contrate los servicios de un contratista que este incumpliendo con dichas leyes, es solidariamente responsable por el pago de obligaciones del seguro social, así como por cualquier sanción aplicable. Por lo tanto, si los contratistas que prestan sus servicios especializados en los aeropuertos de la Compañía no tienen a sus empleados registrados en el IMSS y en el INFONAVIT o si no cumplen con sus obligaciones obrero-patronales, incluyendo, entre otras, la subcontratación de personal, la Compañía podría ser responsable solidaria del pago de obligaciones de seguridad social que aquéllos puedan tener, así como por cualquier sanción aplicable.

Para más información sobre la última reforma legal que afecta a la contratación y sus efectos en la Compañía, véase *“Riesgos Relacionados con la Regulación del Negocio” -Las reformas a las leyes y reglamentos laborales que les son aplicables a la Compañía podrían tener un efecto adverso en sus resultados de operación”.* Para formato XBRL véase “*Información general - Factores de Riesgo - Riesgos Relacionados con la Regulación del Negocio - Las reformas a las leyes y reglamentos laborales que les son aplicables a la Compañía podrían tener un efecto adverso en sus resultados de operación*”.

La capacidad de la Compañía para ampliar algunos de sus aeropuertos y cumplir con los lineamientos aplicables en materia de seguridad podría verse afectada por dificultades en encontrar terrenos adicionales para operar dichos aeropuertos.

Ciertos lineamientos establecidos por la OACI exigen el mantenimiento de un perímetro alrededor de los terrenos utilizados en las operaciones de los aeropuertos. En varios aeropuertos de la Compañía, ésta no tiene el control de ciertas partes de los terrenos ubicados dentro de los perímetros exigidos. En el supuesto de que algunas porciones de los terrenos adyacentes a ciertos aeropuertos de la Compañía sean desarrolladas por terceros de manera que se invada el perímetro exigido, la capacidad de la Compañía para cumplir con los lineamientos emitidos por la OACI o para ampliar sus operaciones aeroportuarias, podría verse afectada en forma adversa. Asimismo, el crecimiento de ciertas ciudades y su proximidad a los aeropuertos de la Compañía puede limitar la capacidad para expandir sus aeropuertos.

Para permitir la futura expansión del Aeropuerto Internacional de Monterrey, entre 2007 y 2011 celebramos una serie de contratos para la adquisición e intercambio de terrenos adyacentes o cercanos a dicho aeropuerto. Actualmente somos propietarios de aproximadamente 519 hectáreas (2.0 millas cuadradas) de terrenos adyacentes o cercanos al Aeropuerto Internacional de Monterrey. Ciertos gastos relacionados con la adquisición de terrenos fueron reconocidos en Programas Maestros de Desarrollo anteriores. Los Programas Maestros de Desarrollo correspondientes al periodo 2026-2030 fueron aprobados por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes el 18 de diciembre de 2025 y entraron en vigor el 1 de enero de 2026. Conforme al Programa Maestro de Desarrollo 2026-2030 aprobado, $743,892 mil (expresados en pesos de 2024) de gastos históricos por adquisición de terrenos fueron reconocidos como parte de la inversión de la Compañía en la concesión aeroportuaria. Un monto adicional de $673,045 mil (expresados en pesos de 2024) permanece pendiente de reconocimiento y se espera proponer su inclusión en el Programa Maestro de Desarrollo 2031-2035.

Si bien una porción de los gastos históricos por adquisición de terrenos ha sido reconocida bajo el marco regulatorio vigente, no podemos asegurar que el monto restante será reconocido en su totalidad o dentro del calendario previsto en futuras negociaciones de Programas Maestros de Desarrollo. Cualquier falta de reconocimiento de dichos montos remanentes podría afectar la recuperación de las inversiones históricas y afectar adversamente los resultados financieros de la Compañía.

La rentabilidad y crecimiento futuro de la Compañía dependerán, en parte, de su capacidad para expandir sus aeropuertos en el futuro. Limitaciones potenciales a dicha posible expansión por parte de la Compañía, como las que se describen anteriormente, pudieran restringir la expansión y, por tanto, tener un efecto adverso significativo en la rentabilidad y el crecimiento futuro de la Compañía.

La Compañía está expuesta a riesgos inherentes a las operaciones aeroportuarias.

La Compañía tiene la responsabilidad de salvaguardar al público en sus aeropuertos y minimizar el riesgo de accidentes. Como cualquier organización que interactúa con el público, la Compañía debe aplicar medidas para garantizar su seguridad, incluyendo los protocolos de seguridad contra incendios en las zonas públicas, el diseño y mantenimiento de las instalaciones de estacionamiento y el cumplimiento de las normas de seguridad vial en las rutas de acceso. Además, la Compañía debe aplicar medidas específicas para las actividades de aviación. Entre ellas se incluyen el mantenimiento, la gestión y la supervisión de las instalaciones de aviación; la prestación de servicios de rescate y extinción de incendios para aeronaves; la medición de los coeficientes de fricción de las pistas; las iniciativas de control de inundaciones en el aeropuerto de Acapulco; y los programas de gestión de vida silvestre para mitigar los riesgos que plantean las aves y otros animales salvajes en las instalaciones aeroportuarias. El cumplimiento de estas obligaciones puede obligar a la Compañía a incurrir en costos adicionales y podría aumentar su exposición a responsabilidades frente a terceros por daños personales o materiales derivados de sus operaciones.

Las pólizas de seguro de la Compañía podrían resultar insuficientes para cubrir todas las responsabilidades de la misma.

Mientras que la Compañía busca que sus pólizas de seguro cubran todos los riesgos razonables, las pólizas de seguro de la Compañía pueden no cubrir todas sus responsabilidades en caso de accidentes, ataques terroristas o cualesquiera otros incidentes. El mercado de los seguros aeroportuarios y sobre construcciones es limitado, y los cambios en las coberturas ofrecidas por las instituciones de seguros correspondientes podrían reducir la capacidad de la Compañía para obtener y mantener coberturas adecuadas o a costos eficientes. La Compañía cuenta con algunos activos que por su propia naturaleza no pueden ser asegurados (incluyendo especialmente las áreas de movimiento de aeronaves, algunas obras de ingeniería civil y cierta infraestructura). Adicionalmente, en la actualidad la Compañía no cuenta con cobertura de seguro contra la interrupción de sus operaciones.

La Compañía está expuesta a riesgos relacionados con el manejo de carga.

El sistema de carga aérea es una red multifacética compleja que maneja un gran volumen de carga, paquetes y correos transportados a bordo de aeronaves de pasajeros y carga. El sistema de carga aérea es vulnerable a diversas amenazas de seguridad como el colocar explosivos a bordo de las aeronaves; embarques ilegales de materiales peligrosos; actividades criminales como el contrabando y el robo y los posibles secuestros y sabotajes por personas con acceso a las aeronaves. Diversos procedimientos e iniciativas tecnológicas para mejorar la seguridad de la carga aérea y detectar amenazas terroristas y criminales se han puesto en marcha o están bajo consideración, como una máquina de rayos-x certificada por TSA Administración de Seguridad en el Transporte (*Transportation Security Administration*) instalada en el área de OMA Carga y equipos de detección de rastros de explosivos (ETD por sus siglas en inglés) en el aeropuerto de Monterrey. Además, la Compañía cuenta con varios mecanismos que han permitido a las aerolíneas obtener certificaciones como la ACC3, lo que les permite transportar carga a Europa.

La Compañía está expuesta a riesgos relacionados con la integridad de sus instalaciones o la reducción en el volumen de tráfico de carga de la Compañía. La ocurrencia de estos eventos puede afectar adversamente el negocio, resultados de operación y la situación financiera de la Compañía.

Podríamos estar expuestos a riesgos relacionados con la fabricación de piezas de aeronaves.

La operación de los aeropuertos de la Compañía depende de los servicios de terceros, incluyendo las compañías aéreas y los fabricantes de aviones. Por lo general, las compañías aéreas dependen de un número limitado de proveedores de aviones, motores de avión y piezas. En el evento de que se detecten o sospechen defectos de diseño o problemas mecánicos en los motores de las aeronaves, las compañías aéreas podrían optar por suspender o restringir el uso de sus aviones, o verse obligadas a hacerlo, lo que a su vez podría reducir el tráfico de pasajeros. La actividad de la Compañía también podría verse afectada negativamente si el público evitara volar debido a una percepción adversa de la fabricación de aviones, ya sea por preocupaciones de seguridad u otros problemas, reales o percibidos, o en caso de accidente en el que se vieran implicados dichos aviones o sus motores.

El 25 de julio de 2023, RTX, empresa matriz de Pratt & Whitney, anunció que había determinado que una condición poco común en el metal en polvo utilizado para fabricar ciertas piezas de los motores requerirá una inspección acelerada de los motores a reacción V2500, PW1100G y PW1500G que impulsan principalmente al Airbus A320neo. Además de una posible reducción del tráfico aéreo, la retirada de los motores a reacción Pratt & Whitney planteaba un riesgo notable para las operaciones aeroportuarias, ya que podía afectar a la eficiencia de los movimientos de aeronaves, la asignación de puertas de embarque y la gestión general del tráfico aéreo. La necesidad de inmovilizar o realizar tareas de mantenimiento en las aeronaves afectadas, incluidas las de aerolíneas como Viva Aerobus y Volaris, que dependen en gran medida de estos motores para una parte sustancial de su flota, puede provocar congestión del aeropuerto, retrasos y una reducción de la capacidad en las operaciones aeroportuarias de la Compañía.

El 6 de enero de 2024, la FAA ordenó la inmovilización temporal de 171 aviones Boeing 737-9 MAX en todo el mundo, afectando a Aeroméxico, que es una de las principales aerolíneas clientes de la Compañía, ya que cuenta con un número importante de estas aeronaves en su flota. Esta decisión se basó en un incidente reportado durante el vuelo 1282 de Alaska Airlines. El 24 de enero de 2024, la FAA autorizó que el 737-9 MAX volviera a volar después de aprobar un proceso detallado de inspección y mantenimiento.

La dependencia de las aerolíneas para resolver rápidamente estos problemas puede provocar problemas operativos prolongados. Aunque todavía desconocemos el impacto total de estas interrupciones operativas derivadas de la escasez de motores de Pratt & Whitney y de cualquier posible inmovilización adicional de 737-9 MAX, sufridas por las aerolíneas que operan en los aeropuertos de la Compañía, dichas interrupciones podrían ocasionar un daño adicional a la reputación de las aerolíneas y de los aeropuertos si las interrupciones son frecuentes o no se gestionan eficazmente, lo que podría tener un efecto adverso en el negocio, resultados de operaciones y situación financiera de la Compañía.

La Compañía podría no ser capaz de detectar operaciones de lavado de dinero u otras actividades ilegales o inapropiadas, que la pudieran exponer a responsabilidades adicionales y afectar adversamente sus operaciones y resultados financieros.

La Compañía debe cumplir con la legislación antilavado de dinero y antiterrorismo y demás regulaciones en México. Dicha legislación requiere que se adopten e implementen ciertas políticas y procedimientos diseñados para detectar y prevenir operaciones con terceros involucrados en actividades de lavado de dinero o terrorismo. Aunque se han adoptado tales políticas y procedimientos, estos procedimientos requieren servicios relacionados con terceros que no se encuentran bajo el control de la Compañía, incluyendo proveedores terceros de servicios complementarios o minoristas, restaurantes y demás arrendatarios comerciales que arriendan espacios en el aeropuerto. En la medida en que no se cumpla totalmente con las leyes y reglamentos aplicables o no se detecten actividades ilegales llevadas a cabo por terceros, las autoridades competentes podrán imponer ciertas multas en contra de la Compañía y su reputación podría verse adversamente afectada.

La Compañía podría estar expuesta a riesgos adicionales si busca oportunidades de negocio en el extranjero.

En ciertos momentos, la Compañía pudiera considerar participaciones estratégicas en activos aeroportuarios localizados en otros países. La Compañía ha evaluado oportunidades de negocio en México y en otros países en el pasado, y podría evaluar oportunidades de expansión internacional a través de inversiones de capital en otras concesiones en el futuro. La expansión a mercados fuera de México puede requerir inversiones de capital significativas. En caso de aprovechar una oportunidad de expansión internacional, la Compañía enfrentaría riegos internos y externos, incluyendo sin limitarse a: (i) falta de experiencia en el mercado relevante; (ii) la volatilidad de las divisas extranjeras y de la economía, (iii) uso de recursos administrativos importantes para ejecutar las operaciones internacionales, (iv) exposición a riesgos inherentes al desarrollo de negocios en el país determinado. La inhabilidad de la Compañía para manejar satisfactoriamente los riesgos e incertidumbres relacionadas con dichas oportunidades pudiera tener un efecto adverso en el negocio, resultado de operación, prospectos, situación financiera incluyendo la estructura de capital de la Compañía.

Los objetivos y metas de sustentabilidad incluidos en el reporte de sustentabilidad de la Compañía y otras declaraciones públicas podrían exponer a la Compañía a riesgos operativos, reputacionales, legales y financieros.

Hemos desarrollado, y continuaremos desarrollando, metas, compromisos e iniciativas relacionadas con sustentabilidad, incluyendo en las áreas de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, eficiencia energética, administración de huella de carbono, gestión responsable del agua, diversidad e inclusión y gobierno corporativo. El 6 de agosto de 2025 la Compañía publicó Reporte de Sustentabilidad 2024 (el “Reporte de Sustentabilidad”), el cual presenta una descripción general del avance, iniciativas y compromisos en materia ambiental, social y de gobierno corporativo de la Compañía (“ESG”). El Reporte de Sustentabilidad se encuentra disponible en el sitio web de la Compañía y fue preparado de conformidad con los estándares de la *Global Reporting Initiative*, considerando aspectos del Sustainability Accounting Standards Board. Entre otros aspectos, el Reporte de Sustentabilidad describe el avance de la Compañía en el programa Airport Carbon Accreditation, la certificación bajo normas ISO 14064 relacionadas con la gestión de gases de efecto invernadero, el progreso de la Compañía hacia alcanzar una representación femenina del 30% en posiciones de liderazgo para 2030 y otros objetivos ESG aplicables a las operaciones de la Compañía.

La capacidad de la Compañía para alcanzar los objetivos ESG anunciados y mantener avances respecto de las metas y acreditaciones referidas en el Reporte de Sustentabilidad está sujeta a numerosos factores y condiciones, muchos de los cuales están fuera del control de la Compañía, incluyendo la disponibilidad y costo de tecnología, la disponibilidad de energía renovable y otros insumos, el costo y disponibilidad de autorizaciones regulatorias, la evolución de políticas gubernamentales e incentivos aplicables al sector aeronáutico en México, la composición y disponibilidad de la fuerza laboral, así como la vigencia y reconocimiento continuo de las metodologías, estándares y acreditaciones en las que la Compañía se apoya.

Los esfuerzos de la Compañía para investigar, establecer, cumplir y reportar con precisión sus objetivos de sustentabilidad podrían exponerla a riesgos operativos, reputacionales, financieros, legales y de otra naturaleza. El negocio de la Compañía podría enfrentar un mayor escrutinio por parte de inversionistas, reguladores y otros grupos de interés en relación con sus iniciativas y divulgaciones de sustentabilidad, incluyendo sus objetivos públicamente anunciados, así como las metodologías, supuestos y calendarios utilizados para llevar a cabo dichas iniciativas. Si las iniciativas, divulgaciones o metodologías de sustentabilidad de la Compañía no cumplen con las expectativas cambiantes de inversionistas u otros grupos de interés o con estándares aplicables, su reputación, su capacidad para atraer y retener empleados, y su atractivo como inversión o socio comercial podrían verse negativamente afectados. De igual forma, el incumplimiento de sus objetivos anunciados dentro de los plazos esperados, o en absoluto, o el incumplimiento de estándares éticos, ambientales o de divulgación aplicables, podría afectar adversamente el negocio o reputación de la Compañía y podría exponerla a acciones de ejecución gubernamental, litigios privados o mayores costos de cumplimiento.

Riesgos relacionados con México

Las actividades de la Compañía dependen en gran medida del volumen de tráfico de pasajeros del país, los temas de seguridad y los acontecimientos económicos adversos podrían afectar negativamente sus actividades y resultados de operación.

En 2023, 2024 y 2025 los pasajeros terminales nacionales han representado aproximadamente el 87.7%, 85.7% y 85.3%, respectivamente, del volumen de tráfico de pasajeros de los aeropuertos de la Compañía. Adicionalmente, todos los activos de la Compañía están ubicados en México y todas sus operaciones se llevan a cabo en el país. En dichos términos, la situación financiera y los resultados de la operación de la Compañía dependen sustancialmente de las condiciones económicas prevalecientes en México. En consecuencia, las actividades, la situación financiera y los resultados de operación de la Compañía podrían verse afectados en forma adversa por cualquier deterioro en la situación general de la economía nacional, la devaluación del peso, la inflación, el aumento en las tasas de interés o por otros acontecimientos negativos políticos, sociales y económicos del país.

En el pasado México ha experimentado crisis económicas generadas por factores internos y externos caracterizados por inestabilidad cambiaria (incluyendo fuertes devaluaciones), altos índices de inflación, altas tasas de interés a nivel nacional, contracción económica, reducción en el flujo de capitales internacionales, reducción en la liquidez del sector bancario y altos niveles de desempleo.

La economía mexicana atravesó por una crisis económica que inició en 2008 y continuó en 2009, como resultado del impacto en la crisis financiera global, la cual afectó varias economías emergentes. La relación de la economía mexicana con la economía de E.U.A. continúa siendo muy importante, por tanto, cualquier inconveniente a la perspectiva económica de E.U.A. podría entorpecer cualquier recuperación en México. Esta correlación podría tener un impacto en el crecimiento del PIB de México y en otras condiciones macroeconómicas. La economía mexicana alcanzó un crecimiento real en el PIB del 3.1%, 1.1% y 0.8% en 2023, 2024 y 2025 respectivamente, y se estima que incrementará por 1.5% en 2026, y crecerá por 2.1% en 2027, de acuerdo con la Perspectiva Económica Mundial, publicada por el Fondo Monetario Internacional en enero de 2026.

Durante el 2025, el promedio de las tasas de interés de referencia en México disminuyó en 258 puntos base comparado con el 2024. Las tasas de interés anualizadas de CETES a 28 días promediaron aproximadamente 11.1%, 10.7% y 8.1% para 2023, 2024 y 2025, respectivamente. Al 31 de diciembre de 2025, el 30.9% de la deuda a largo plazo de la Compañía tiene pagos de intereses a una tasa variable, todos los cuales están indexados a la tasa de referencia TIIE a 28 días o a la tasa de referencia TIIE de Fondeo, lo cual expone a un alto riesgo debido a las fluctuaciones en las tasas de interés elevadas.

Si la inflación o los tipos de interés aumentan significativamente o si la economía mexicana se ve afectada negativamente de cualquier otro modo, el negocio, situación financiera, prospectos y resultados de operación de la Compañía podrían verse afectados de forma significativa y adversa, en virtud de que, entre otras cosas, la demanda de servicios de transporte puede reducirse. Eventos similares pueden ocurrir y la recurrencia de dichos eventos puede afectar el negocio, resultados de operación, prospectos y situación financiera de la Compañía.

Además, México ha experimentado periodos de aumento en actividades delictivas y de violencia, así como un incremento en las tasas de homicidio, debido principalmente a la delincuencia organizada. Esto supone un riesgo para el negocio de la Compañía y podría afectar negativamente a su continuidad. Un aumento de los índices de criminalidad podría afectar negativamente a las ventas y al tráfico de pasajeros de la Compañía, incrementar los gastos de seguridad, afectar al horario de operaciones y provocar una mayor rotación de personal o dañar la percepción de las marcas de la Compañía. Además, a medida que los comportamientos de los consumidores se adapten a las mayores amenazas de seguridad percibidas y reales, la gente podría volverse cada vez más reacia a viajar por México. Este cambio podría afectar a la inversión extranjera directa, lo que a su vez podría afectar al negocio y a los resultados financieros de la Compañía. La mayor preocupación por la seguridad puede disuadir a los inversores potenciales, afectando no sólo a las operaciones directas de la Compañía, sino también al panorama general de la inversión en la región. Véase "*Factores de riesgo - La alta incidencia del crimen en México, e incluyendo el tráfico de drogas y actividades de extorsión, podría afectar negativamente la economía mexicana y podría afectar adversamente el negocio de la Compañía*." Para formato XBRL véase "*Información general - Factores de Riesgo - Riesgos*

relacionados con las Actividades de la Compañía - La alta incidencia del crimen en México, e incluyendo el tráfico de drogas y actividades de extorsión, podría afectar negativamente la economía mexicana y podría afectar adversamente el negocio de la Compañía".

Los desarrollos políticos y las reformas constitucionales podrían generar incertidumbre respecto de la administración de justicia y la resolución de controversias legales.

En México, el 2024 estuvo marcado por las elecciones presidenciales, estatales y locales, ya que el país enfrentó la elección más grande de su historia debido al número de puestos que se disputaron. Estas elecciones dieron como resultado la elección de la Presidenta Claudia Sheinbaum del partido gobernante Movimiento de Regeneración Nacional (Morena). El mismo partido aseguró la mayoría de los escaños en el Senado y en la Cámara de Diputados, y con la colación obteniendo la mayoría calificada en la Cámara de Diputados, ultimadamente alcanzó la mayoría calificada en el Senado. Este dominio político otorga a la coalición Morena una autoridad significativa para promulgar cambios en la Constitución, las leyes, las políticas y los reglamentos mexicanos.

El 15 de septiembre de 2024 se publicó en el Diario Oficial de la Federación un decreto que reformó la Constitución mexicana e introdujo cambios significativos a la estructura y funcionamiento del Poder Judicial (la "Reforma Judicial"). Entre otros aspectos, la reforma establece que la mayoría de los jueces, incluyendo ministros de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, serán electos mediante voto popular; modifica los requisitos de elegibilidad para ocupar cargos judiciales; limita la facultad de los tribunales para conceder medidas cautelares con efectos generales en ciertos procedimientos constitucionales; y crea un nuevo tribunal disciplinario judicial con facultades para imponer sanciones definitivas e inapelables a jueces.

En desarrollo de la Reforma Judicial, se han expedido leyes secundarias, incluyendo la Ley Orgánica del Poder Judicial, la Ley de Carrera Judicial y la Ley General de Responsabilidades Administrativas, las cuales establecen el marco aplicable a elecciones judiciales, desarrollo de carrera y supervisión disciplinaria. Las elecciones judiciales se celebraron en junio de 2025, como primera fase de implementación, resultando en la sustitución de un número significativo de jueces federales y locales, incluyendo integrantes de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, previéndose que posiciones adicionales sean cubiertas hasta 2027. La nueva Suprema Corte electa asumió funciones el 1 de septiembre de 2025, con una integración reducida de nueve ministros. Adicionalmente, diversas entidades federativas mexicanas han adoptado reformas constitucionales que reflejan cambios similares a nivel local.

El impacto total de la Reforma Judicial y de la legislación secundaria relacionada continúa siendo incierto. La transición hacia un poder judicial electo y la sustitución de un número sustancial de jueces en un periodo relativamente corto podrían afectar la consistencia, previsibilidad y oportunidad de las resoluciones judiciales, incluyendo en asuntos de naturaleza mercantil, administrativa y constitucional. Estos desarrollos podrían, a su vez, afectar la manera en que las leyes y regulaciones son interpretadas y aplicadas en México, y podrían tener un efecto adverso en el entorno de negocios y en la confianza de los inversionistas. Dicha incertidumbre podría afectar el tiempo y resultado de procedimientos administrativos y judiciales relevantes para las concesiones y operaciones de la Compañía.

El 20 de diciembre de 2024, el Congreso mexicano aprobó reformas mediante las cuales se prevé la eliminación, extinción o reconfiguración de diversos órganos constitucionales autónomos y reguladores especializados, tales como la Comisión Nacional de Hidrocarburos, la Comisión Reguladora de Energía, el Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales, el IFT, el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social ("Coneval") y la COFECE.

Estos cambios institucionales modifican de manera significativa el entorno regulatorio y de supervisión en México y podrían afectar la independencia, criterios técnicos y continuidad de la vigilancia regulatoria. La reasignación de facultades y responsabilidades también podría generar incertidumbres legales y operativas para participantes del sector privado.

El 29 de agosto de 2025 se publicó en el Diario Oficial de la Federación un decreto que reformó el Reglamento de la Ley de Aeropuertos, junto con disposiciones generales relacionadas con la asignación y supervisión de horarios de aterrizaje y despegue (*slots*) en aeropuertos declarados en condiciones de saturación. Estos cambios podrían incrementar la incertidumbre respecto de los criterios y procesos aplicables a la administración de capacidad y programación de vuelos, y su implementación (junto con cualesquiera medidas adicionales que se emitan) podría afectar la planeación operativa y dar lugar a impugnaciones administrativas o controversias entre participantes de la industria. Cualesquiera de dichos desarrollos podrían afectar adversamente el entorno operativo de los operadores aeroportuarios en México y, en consecuencia, el negocio, situación financiera y resultados de operación de la Compañía.

Adicionalmente, el Gobierno Federal ha anunciado recientemente medidas orientadas a incrementar la participación estatal en el sector aeronáutico. Dichas medidas incluyen subsidios e iniciativas de infraestructura para ciertos aeropuertos públicos y operados por las fuerzas armadas, así como incentivos, tales como reducciones en tarifas de aterrizaje, estacionamiento y cargos relacionados con equipaje destinados a fomentar tráfico en aeropuertos con menor utilización. Estas acciones podrían afectar la dinámica competitiva dentro del sistema aeroportuario mexicano y podrían influir en prioridades regulatorias y en la asignación de recursos dentro del sector. Asimismo, acciones gubernamentales que afectan operaciones aeronáuticas y políticas relacionadas con *slots* en el principal aeropuerto de la Ciudad de México han generado un mayor escrutinio y podrían dar lugar a controversias, lo cual podría contribuir a incertidumbre regulatoria y

afectar conectividad y planeación de aerolíneas. Cualesquiera de dichos desarrollos podrían afectar adversamente el entorno operativo de los operadores aeroportuarios en México y, en consecuencia, el negocio, situación financiera y resultados de operación de la Compañía.

No podemos predecir la naturaleza o alcance de futuras reformas legales o constitucionales, ni si serán aprobadas, ni los efectos de largo plazo de dichas reformas. No obstante, medidas adicionales que cuestionen la autonomía de las instituciones gubernamentales o la independencia del sistema judicial podrían impactar negativamente la economía mexicana, menoscabar la confianza de los inversionistas y alterar la operaciones y resultados financieros de la Compañía. Cualesquiera cambios a leyes, políticas públicas o regulaciones derivados de dichas reformas podrían afectar de manera material y adversa del negocio, situación financiera y resultados de operación de la Compañía.

En febrero de 2026, el Poder Ejecutivo Federal mexicano presentó al Congreso una iniciativa de reforma constitucional que contemplaba cambios al sistema electoral de México. La propuesta original no obtuvo la mayoría calificada requerida para reformas constitucionales y, en marzo de 2026, el Senado aprobó una versión modificada enfocada principalmente en reducir costos y privilegios dentro de órganos electorales y legislativos. A la fecha del presente reporte anual, no podemos predecir el alcance final, calendario o efectos de dichas reformas, ni de cualesquiera iniciativas electorales futuras que el gobierno federal pudiera promover, ni si podrían tener un efecto material adverso en la economía mexicana o en el negocio, situación financiera o resultados de operación de la Compañía.

La inestabilidad económica y política en México podría afectar de manera adversa y material la economía mexicana y el panorama político, y a su vez, las operaciones de la Compañía.

En México, la inestabilidad política ha sido históricamente un factor determinante para la inversión empresarial. Cambios significativos en leyes, políticas públicas o reglamentos, así como el uso de consultas populares, podrían afectar a la situación política y económica del país. Los desacuerdos políticos entre los poderes ejecutivo, legislativo y judicial pueden provocar una paralización, retrasando la aplicación de reformas políticas y económicas críticas. Además, cualquier medida adoptada por la administración puede dar lugar a disturbios, protestas y saqueos que podrían afectar negativamente las operaciones de la Compañía.

El gobierno mexicano ha promulgado con mayor frecuencia más cambios significativos en políticas y reglamentos. Durante la administración del expresidente López Obrador, que finalizó el 30 de septiembre de 2024, varias acciones, como la cancelación de proyectos públicos y privados tras la celebración de consultas populares, en particular la cancelación del antiguo proyecto del aeropuerto de Texcoco en Ciudad de México, debilitaron significativamente la confianza de los inversionistas, lo que provocó una reducción en la calificación soberana de México. A la fecha de este reporte, se prevé que la actual administración continúe con políticas similares, lo que podría dar lugar a modificaciones significativas de leyes, políticas y reglamentos.

Dichos cambios incluyen las recientes reformas constitucionales aprobadas por el Congreso, las modificaciones al proceso de elección de los miembros del sistema judicial y las modificaciones a la legislación energética. Estos acontecimientos podrían tener repercusiones económicas, políticas y sociales adversas, como disturbios, protestas y saqueos, que podrían interrumpir las operaciones de la Compañía.

La situación financiera y los resultados de las operaciones de la Compañía también están expuestos a las fluctuaciones del valor del peso en relación con el dólar estadounidense, la inflación, los tipos de interés y los cambios en el entorno político o normativo del país. Cualquiera de estos factores, individual o colectivamente, puede afectar negativamente a la situación económica de México, a las operaciones comerciales y capacidad de reembolso de la deuda de la Compañía. La Compañía no puede garantizar que los acontecimientos políticos, económicos o sociales en México, sobre los cuales no tiene control, no tendrán un efecto material adverso en la situación financiera o desempeño en el mercado de la Compañía.

Reformas recientes a la Ley del Mercado de Valores y la emisión de regulación secundaria para Emisoras Simplificadas podrían afectar el entorno regulatorio aplicable a emisoras y participantes del mercado de valores en México.

El 28 de diciembre de 2023 se publicaron en el Diario Oficial de la Federación reformas a la Ley del Mercado de Valores que introdujeron cambios significativos al marco regulatorio bursátil mexicano. La reforma incorporó el concepto de “Emisoras Simplificadas”, un mecanismo ágil de inscripción diseñado para facilitar el acceso a los mercados de capitales mediante la reducción de requisitos regulatorios y la agilización del registro ante RNV. Bajo este esquema, las Emisoras Simplificadas podrán ofrecer valores exclusivamente a inversionistas institucionales y calificados, y la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (“CNBV”) delegó ciertas responsabilidades de supervisión a intermediarios del mercado de valores y bolsas de valores, quienes ahora asumen mayor responsabilidad en la verificación de cumplimiento y supervisión de documentación de divulgación. Las reformas también introdujeron mayor flexibilidad en la estructura de capital de sociedades anónimas bursátiles (“SABs”), permitiendo la emisión de acciones con derechos diferenciados sin autorización previa de la CNBV, la delegación al consejo de administración de decisiones sobre aumentos de capital y la adopción de medidas anti-toma de control con umbrales de aprobación más flexibles.

El 22 de enero de 2025, la CNBV emitió regulación secundaria para implementar dicho marco mediante las Disposiciones de Carácter General Aplicables a las Emisoras Simplificadas (Circular Única de Emisoras Simplificadas), estableciendo categorías de Emisoras Simplificadas con limitaciones específicas respecto de emisión de valores, procesos simplificados de inscripción y obligaciones reforzadas de reporte periódico.

Si bien actualmente no buscamos utilizar el régimen simplificado de inscripción, estos cambios regulatorios podrían tener implicaciones más amplias para el entorno regulatorio aplicable a todos los participantes del mercado de valores. La evolución de dichos requisitos podría resultar en una mayor complejidad regulatoria, mayores costos de cumplimiento y una mayor carga administrativa. No podemos predecir si se emitirán disposiciones secundarias adicionales o si la CNBV modificará o interpretará el marco vigente de una manera que pudiera afectar las obligaciones de divulgación de la Compañía, prácticas de gobierno corporativo o acceso a mercados de capitales. Cualesquiera de dichos desarrollos podrían tener un efecto material adverso en el negocio, resultados de operación, perspectivas y situación financiera de la Compañía.

Eventos adversos domésticos podrían impactar negativamente las operaciones de la Compañía.

Las operaciones de los aeropuertos de la Compañía pueden ser interrumpidas debido a las acciones de terceros, tales como protestantes o manifestantes, los cuales están fuera del control de la Compañía. Cualquier interrupción a las operaciones de la Compañía, o cualquier consecuencia adversa que pueda resultar de protestas o revueltas, incluyendo retrasos en los vuelos, cese de labores o algún evento similar, pudiera tener un efecto material adverso en la operación de los aeropuertos de la Compañía o en sus resultados de operación.

Manifestaciones y disturbios llevados a cabo en las ciudades donde se encuentran ubicados los aeropuertos de la Compañía, y donde los mismos son objetivos potenciales o en el camino a serlo, dichas manifestaciones podrían generar cancelaciones de vuelos y la suspensión de las operaciones, así como afectar material y adversamente su negocio, resultado de operaciones, prospectos y situación financiera. Véase *"Factores de Riesgo - La alta incidencia del crimen en México, e incluyendo el tráfico de drogas y actividades de extorsión, podría afectar negativamente la economía mexicana y podría afectar adversamente el negocio de la Compañía."* Para formato XBRL véase "*Información general - Factores de Riesgo - Riesgos relacionados con las Actividades de la Compañía - La alta incidencia del crimen en México, e incluyendo el tráfico de drogas y actividades de extorsión, podría afectar negativamente la economía mexicana y podría afectar adversamente el negocio de la Compañía*".

Las condiciones económicas adversas en México pueden afectar de forma adversa la situación financiera o los resultados de operación de la Compañía.

Todas las operaciones de la Compañía se realizan en México y dependen de la evolución de la economía mexicana. En consecuencia, su actividad, situación financiera y resultados de operación pueden verse afectados por la situación general de la economía mexicana, sobre la que la Compañía no tiene ningún control. En el pasado, México ha experimentado crisis económicas, causadas por factores internos y externos, caracterizadas por la inestabilidad del tipo de cambio (incluyendo grandes devaluaciones), alta inflación, altas tasas de interés internas, contracción económica, reducción de los flujos internacionales de capital, reducción de la liquidez en el sector bancario y altas tasas de desempleo. La Compañía no puede garantizar que estas condiciones no vuelvan a producirse o que no tengan un efecto material adverso en su negocio, situación financiera o resultados de operación. Las condiciones económicas en México también pueden verse afectadas por los acontecimientos políticos en Estados Unidos y los acontecimientos económicos en Estados Unidos, como las tasas de interés, la inflación, los tipos de cambio y el crecimiento del PIB, entre otros.

De acuerdo con el INEGI, el PIB aumentó 3.1% en 2023, 1.1% en 2024 y 0.8% en 2025, respectivamente, en cada caso comparado con el año anterior. Las tasas de interés anualizadas de los Certificados de la Tesorería de la Federación (CETES) a 28 días promediaron aproximadamente 11.1%, 10.7% y 8.2% en 2023, 2024 y 2025, respectivamente. Al 24 de abril de 2026, la Tasa de interés Interbancaria de Equilibrio o TIIE-28, fue de 7.0172%. En la medida en que la Compañía incurra en deuda denominada en pesos en el futuro, esta podría ser a tasas de interés elevadas.

Si la inflación o los tipos de interés aumentan significativamente o si la economía mexicana se ve afectada negativamente de cualquier otro modo, el negocio, situación financiera o resultados de operación de la Compañía podrían verse afectados de forma significativa y adversa.

La depreciación en el tipo de cambio del peso frente al dólar podría afectar ***en forma adversa los resultados de operación y la situación financiera de la Compañía.***

De acuerdo con la Junta de Gobierno del Sistema de la Reserva Federal, del 31 de diciembre de 2024 al 31 de diciembre de 2025, el peso se apreció de $20.86 pesos por U.S.$1.00 dólar al 31 de diciembre de 2024 a $18.00 pesos por U.S.$1.00 dólar al 31 de diciembre de 2025, después de haberse depreciado 2.7%, de $16.90 pesos por U.S.$1.00 dólar al 31 de diciembre de 2023 a $20.86 por U.S.$1.00 dólar al 31 de diciembre de 2024. Durante los primeros meses de 2026, el peso se apreció, alcanzando $17.39 por U.S.$1.00

dólar el 24 de abril de 2026. El aumento de la inflación en los Estados Unidos, cuyo alcance aún es incierto, podría tener un impacto en el valor del peso frente al dólar estadounidense. Durante 2025, la inflación en los Estados Unidos ascendió a 2.7%, de conformidad con los datos del Índice de Precios al Consumidor proporcionados por el Departamento del Trabajo de los Estados Unidos. El aumento en la inflación en los EE.UU., cuyo alcance es aún incierto, podría tener un impacto en el valor del peso en relación con el dólar estadounidense. Durante 2025, la inflación en EE.UU. ascendió al 2.7%, según los datos del Índice de Precios al Consumidor proporcionados por el Departamento del Trabajo de EE.UU. Una depreciación del peso afecta el negocio de la Compañía de la siguiente manera: (i) los pasajeros internacionales y los vuelos internacionales pagan tarifas denominadas en dólares, mientras estas tarifas son generalmente cobradas en pesos hasta 60 días después de la fecha de cada vuelo, por lo que cualquier depreciación del peso tiene un impacto positivo en sus resultados de operación; (ii) la Compañía cuenta con saldos en efectivo denominados en dólares, la depreciación del Peso daría lugar a mayores saldos en efectivo al ser convertidos en Pesos, generando ganancia cambiarias y (iii) la Compañía tiene obligaciones denominadas en dólares; una depreciación del peso resulta en mayores montos de deuda cuando ésta es convertida en pesos, causando esto pérdidas cambiaras. Al 31 de diciembre de 2025, la Compañía tenía US$8.1 millones en pasivos denominados en dólares representando 0.8% de sus pasivos consolidados. Al 24 de abril de 2026, US$16,340 millones del saldo de efectivo de la Compañía esta denominada en dólares.

Adicionalmente, la depreciación del peso también afecta a algunas aerolíneas que son clientes de la Compañía con operaciones en dólares, incluyendo las compras o arrendamientos de equipo, mantenimiento y combustible. Las devaluaciones o depreciaciones substanciales del peso pueden ocasionar inestabilidad en los mercados internacionales de divisas y limitar la capacidad de la Compañía para transferir o convertir pesos a dólares u otras monedas.

La alta incidencia del crimen en México, e incluyendo el tráfico de drogas y actividades de extorsión, podría afectar negativamente la economía mexicana y podría afectar adversamente el negocio de la Compañía.

La alta incidencia del crimen en México, particularmente la extorsión y el narcotráfico, puede tener un efecto negativo en el negocio de la Compañía, resultados de operación, prospectos y situación financiera de la Compañía en la medida en que podrían disminuir el tráfico de pasajeros internacionales y nacionales con destino a México o dentro del territorio nacional. La advertencia de viaje emitida por el Departamento de Estado de E.U.A. (Buró de Asuntos Consulares) el 12 de agosto de 2025 (la “Advertencia de Viaje”), recomienda a los ciudadanos norteamericanos abstenerse de realizar viajes a los estados de Colima, Guerrero, Michoacán, Sinaloa (con excepción de las ciudades de Mazatlán, Los Mochis y Topolobampo, a las cuales únicamente se recomienda acceder por vía aérea o marítima bajo condiciones limitadas), Tamaulipas y Zacatecas. Esta Advertencia de Viaje también recomienda a los ciudadanos de EE.UU. a reconsiderar o abstenerse de realizar viajes no esenciales a ciudades, estados y regiones, incluyendo Baja California, Chihuahua, Guanajuato, Jalisco, Morelos y Sonora. La violencia relacionada con el tráfico de drogas y otros incidentes del crimen organizado pueden no ser controlados, lo que ocasionaría un efecto material adverso en el negocio, resultados de operación, prospectos y en la situación financiera de la Compañía. Además, el crimen violento (que ha tenido un impacto adverso en la actividad económica en México) puede afectar aún más los viajes dentro del país y entre México y otros países, incluyendo Estados Unidos. Dichas condiciones podrían afectar particularmente los aeropuertos del norte de México en donde mantenemos operaciones significativas e incrementar los costos de seguros y seguridad de la Compañía.

En periodos recientes, incidentes de seguridad y acciones de aplicación de la ley por parte del gobierno contra grupos de delincuencia organizada en México han sido seguidos por episodios localizados de violencia e interrupciones temporales en los viajes, incluyendo en regiones donde operamos. Por ejemplo, el 5 de enero de 2023, un brote de violencia en el estado de Sinaloa dio lugar a enfrentamientos con fuerzas militares, bloqueos en accesos urbanos y choques armados en las inmediaciones del Aeropuerto Internacional de Culiacán. Al menos una aeronave comercial en tierra fue alcanzada por una bala perdida, sin consecuencias mayores. A solicitud de la autoridad aeronáutica local, los aeropuertos de Aeropuerto Internacional de Culiacán y Aeropuerto Internacional de Mazatlán suspendieron operaciones ese día. Adicionalmente, a finales de 2024, autoridades de los Estados Unidos emitieron alertas relacionadas con hechos continuos de violencia y preocupaciones de seguridad en el estado de Sinaloa, incluyendo Culiacán y Mazatlán.

En febrero de 2026, operativos de seguridad realizados por autoridades mexicanas fueron seguidos por reportes de bloqueos carreteros e incidentes aislados de violencia en múltiples estados. En algunos casos, aerolíneas implementaron ajustes temporales de itinerarios o exenciones para reprogramación en rutas afectadas. Si bien no se reportaron daños materiales a la infraestructura aeroportuaria de la , dichos acontecimientos ilustran cómo incidentes relacionados con seguridad pueden interrumpir el acceso por vía terrestre, las operaciones de aerolíneas y los niveles de tráfico de pasajeros de corto plazo. Si eventos similares llegaran a escalar, persistir o presentarse en regiones donde operamos, podrían afectar adversamente los resultados de operación y situación financiera de la Compañía.

El 20 de enero de 2025, el gobierno de Estados Unidos emitió una orden ejecutiva en la que instruía al Departamento de Estado de los Estados Unidos. para que designara a determinados cárteles internacionales y organizaciones criminales transnacionales como Organizaciones Terroristas Extranjeras ("FTOs", por sus siglas en inglés). El 20 de febrero de 2025, el gobierno de EE.UU. designó a ocho de estas entidades, incluidos seis cárteles mexicanos, como FTOs, varios de los cuales se sabe que están presentes en las jurisdicciones en las que opera la Compañía. Dichas designaciones amplían los instrumentos de que disponen las autoridades estadounidenses para procesar a los miembros de las FTOs o a las personas o entidades que presuntamente les hayan proporcionado "apoyo material" a dichas

organizaciones, y podrían incrementar riesgos de cumplimiento, regulatorios y reputacionales para empresas que operan en México. Adicionalmente, el discurso político en los Estados Unidos ha incluido propuestas que promueven una mayor cooperación o enfoques más enérgicos para combatir la actividad de cárteles en México.

Si bien no se ha implementado cambio alguno en la política de los Estados Unidos o de México, desarrollos en la política estadounidense o en prioridades de aplicación de la ley relacionadas con actividad de cárteles en México podrían contribuir a incertidumbre respecto del entorno de seguridad y regulatorio en el que operamos. Cualesquiera percepciones adversas resultantes respecto de la seguridad en México o interrupciones que afecten los viajes podrían reducir el tráfico de pasajeros en los aeropuertos de la Compañía y afectar adversamente el negocio, situación financiera y resultados de operación de la Compañía.

El valor y precios de valores emitidos por empresas mexicanas, incluyendo los de la Compañía, podrían afectarse por acontecimientos ocurridos en otros países.

El valor de mercado de los valores emitidos por sociedades mexicanas, incluyendo los valores de la Compañía, podría verse afectado por condiciones económicas y de mercado en otros países. Si bien las condiciones económicas en dichos países pueden diferir significativamente de las existentes en México, los desarrollos de los mercados globales y los cambios en la apetencia de riesgo de los inversionistas históricamente han influido en los mercados mexicanos de capital y deuda. En periodos anteriores de tensión financiera internacional, incluyendo durante la crisis financiera asiática y otros episodios de volatilidad generalizada en mercados emergentes, los precios tanto de valores de deuda como de capital emitidos en México han experimentado presión a la baja como parte de reacciones más amplias de mercado.

Adicionalmente, la situación económica de México ha estado cada vez más ligada a la situación económica de E.U.A. Por tanto, una condición económica adversa en E.U.A. tendría un efecto significativo en la economía nacional. Adicionalmente, la Compañía no puede asegurar que las políticas adoptadas por la administración de Trump en E.U.A. no causarán un impacto en el valor de las acciones de la Compañía; o, que el valor de mercado de los valores emitidos por la Compañía no pueda verse afectados en forma adversa por los acontecimientos que ocurran en otros países. Véase *"Factores de Riesgo"- "Riesgos relacionados con las Actividades de la Compañía" - "Acontecimientos internacionales de gran escala, incluyendo actos de terrorismo, guerras y las acciones militares alrededor del mundo, podrían tener un impacto negativo en la industria aeronáutica internacional y sobre los ingresos de la Compañía"*. Para formato XBRL véase "*Información general - Factores de Riesgo - Riesgos relacionados con las Actividades de la Compañía - Los desarrollos económicos, políticos y regulatorios en los Estados Unidos podrían tener un efecto adverso en México y en las operaciones de la Compañía".*

Retrasos en los procedimientos para obtener autorizaciones gubernamentales pudiera afectar la capacidad de la Compañía de expandir sus aeropuertos.

La expansión, desarrollo y crecimiento de los aeropuertos de la Compañía, ocasionalmente, pueden requerir de autorizaciones gubernamentales, procedimientos administrativos o cualquier otro tipo de acción gubernamental. Cualquier retraso o incapacidad para obtener dichas aprobaciones o resultados favorables en dichos procedimientos administrativos pudiera tener un efecto negativo en la expansión, desarrollo y crecimiento de los aeropuertos de la Compañía.

La legislación ambiental mexicana podría restringir el crecimiento de algunos de los aeropuertos de la Compañía.

El nivel de regulación ambiental en México está aumentando y la aplicación de las leyes ambientales se ha vuelto más frecuente. Por ejemplo, México lanzó un mercado de dióxido de carbono (CO?) en 2018. Esta iniciativa requiere que las industrias que generan emisiones por encima de ciertos niveles paguen por derechos sobre dichas emisiones excedentes. A partir de 2019, la legislación también exige que las empresas reporten sus emisiones globales, las cuales deben ser verificadas por el Registro Nacional de Emisiones. Adicionalmente, se están discutiendo nuevos estándares de calidad del agua, los cuales podrían requerir una mayor calidad en la descarga de aguas residuales de la Compañía. No existe garantía de que la regulación ambiental o su aplicación no cambien de forma que pudieran tener un efecto material adverso en el negocio, resultados de operación, perspectivas o situación financiera de la Compañía.

De conformidad con la norma NOM-SEMARNAT-059-2010 de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales ("SEMARNAT"), los manglares son una especie protegida y su remoción constituye un delito. Dentro de los terrenos de los aeropuertos de Acapulco y Zihuatanejo, la Compañía ha ampliado las áreas de manglar, lo cual puede limitar su capacidad para expandir dichos aeropuertos.

La Comisión Nacional del Agua ("CONAGUA") tiene la facultad de restringir el uso del agua en algunos de los aeropuertos de la Compañía debido a la escasez hídrica en México y ha fortalecido sus mecanismos para verificar el cumplimiento de los requisitos fiscales, administrativos y técnicos relacionados con la extracción y descarga de agua. Los concesionarios que incumplan con dichos requisitos pueden ser sujetos a procedimientos administrativos que podrían resultar en la cancelación de los derechos de extracción, la imposición de multas significativas y/o el cierre de los puntos de extracción. Actualmente, la Compañía cuenta con concesiones para la extracción de aguas subterráneas en 9 de sus 13 aeropuertos. En 2025, la SEMARNAT publicó tarifas actualizadas para la extracción de aguas

subterráneas con base en la disponibilidad relativa del recurso por región, lo que resultó en un incremento cercano al 170% en dichas tarifas en el aeropuerto de Monterrey.

Como parte del Acuerdo Nacional por el Derecho Humano al Agua y la Sustentabilidad publicado en el Diario Oficial de la Federación el 19 de diciembre de 2024, la CONAGUA se comprometió a (i) revisar y reorganizar las concesiones de agua para evitar la sobreexplotación y concentración del recurso, y (ii) revisar los títulos de concesión que no se encuentren en uso, a efecto de reincorporar dichos volúmenes a las aguas nacionales, principalmente para consumo humano. En este contexto, el sector industrial se ha comprometido a devolver gradualmente los volúmenes concesionados de forma voluntaria y a abstenerse de la sobreexplotación, lo cual podría resultar en una reducción de los volúmenes concesionados en 9 de los 13 aeropuertos de la Compañía.

Adicionalmente, dicho Acuerdo y sus instrumentos de coordinación relacionados podrían permitir un monitoreo y supervisión más precisos del cumplimiento de las obligaciones por parte de los concesionarios.

Asimismo, los trece aeropuertos de la Compañía han obtenido la Certificación de Calidad Ambiental otorgada por la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente. No obstante, el cumplimiento de la regulación ambiental vigente o futura podría requerir la realización de inversiones adicionales para asegurar el cumplimiento de la normativa aplicable. El incumplimiento de dichas disposiciones podría resultar en la imposición de multas y otras sanciones.

El 11 de agosto de 2014 se creó la Agencia Nacional de Seguridad Industrial y de Protección al Medio Ambiente del Sector Hidrocarburos (“ASEA”). Si bien inicialmente desempeñaba un papel secundario frente a la SEMARNAT, desde entonces ha comenzado a ejercer sus facultades legales de manera más activa. En consecuencia, los proyectos de crecimiento aeroportuario de la Compañía relacionados con el suministro de combustible deben contar con la aprobación de la ASEA, lo cual puede derivar en procesos de autorización más complejos y prolongados para proyectos vinculados con hidrocarburos. A la fecha del presente reporte anual, no existe certeza sobre si la regulación de la ASEA tendrá un impacto material en el negocio o en los resultados de operación de la Compañía.

El 28 de enero de 2025 se publicaron en el Diario Oficial de la Federación modificaciones en materia de sustentabilidad a las Disposiciones de Carácter General Aplicables a las Emisoras de Valores y a otros Participantes del Mercado de Valores (Circular Única de Emisoras). Como resultado de dichas modificaciones, a partir de 2026, las emisoras en México deberán preparar y divulgar información sobre sostenibilidad conforme a las Normas NIIF de Información a Revelar sobre Sostenibilidad (NIIF S1 y NIIF S2), emitidas por el International Sustainability Standards Board (ISSB). Estas modificaciones introducen, entre otros aspectos: (i) el concepto de Información de Sostenibilidad y su inclusión en los reportes periódicos anuales; (ii) la obligación de preparar un informe de sostenibilidad conforme a NIIF S1 y NIIF S2; y (iii) el requisito de contar con un informe de aseguramiento emitido por un auditor externo respecto de dichas revelaciones.

Derivado de dichas modificaciones, las emisoras deberán preparar informes de sostenibilidad que detallen los riesgos y oportunidades que podrían afectar sus flujos de efectivo, acceso al financiamiento o costo de capital en el corto, mediano y largo plazo. Dichos informes deberán incluir aspectos de gobierno corporativo, estrategia, gestión de riesgos, así como métricas y objetivos relevantes. Adicionalmente, el informe de sostenibilidad correspondiente a la información de 2025 que se presente en 2026 podrá no contar con aseguramiento externo; sin embargo, la información que se presente en 2027 respecto de 2026 deberá contar al menos con aseguramiento limitado y, en años subsecuentes, con aseguramiento razonable.

A la luz de estos nuevos requerimientos de divulgación, el cumplimiento en materia de sostenibilidad y cambio climático podría generar cargas administrativas adicionales, incrementar los costos de auditoría externa e introducir incertidumbre respecto de posibles efectos adversos en las operaciones de la Compañía. La Compañía está obligada a cumplir con dichos requerimientos a efecto de garantizar la transparencia en la divulgación de información de sostenibilidad y contribuir a la canalización de flujos de capital hacia el desarrollo económico sostenible y la protección del medio ambiente.

Los accionistas minoritarios podrían estar en desventaja con respecto a la exigibilidad de sus derechos frente a la Compañía, sus consejeros, o los accionistas mayoritarios de la Compañía en México.

En términos de la legislación mexicana, la protección a los accionistas minoritarios difiere de aquélla brindada a los accionistas minoritarios en E.U.A. Por ejemplo, no hay casos precedentes en los que tribunales mexicanos hayan resuelto la violación de los consejeros a sus responsabilidades fiduciarias. Como resultado, puede ser difícil para los accionistas minoritarios presentar una demanda en contra de los consejeros por incumplimiento a estos deberes y obtener los mismos resultados que en la mayoría de las jurisdicciones de E.U.A. Los procedimientos para demandas colectivas (*class-action*) fueron incorporadas a la ley mexicana entrando en vigor a partir de marzo 2012; sin embargo, las reglas y procedimientos son distintos y tienen mayores limitantes en comparación con las establecidas en E.U.A. Por lo tanto, en algunos casos será más difícil para los accionistas minoritarios demandar el cumplimiento de sus derechos en contra de la Compañía, sus consejeros o los accionistas mayoritarios de la Compañía.

La exigibilidad de responsabilidad civil en contra de la Compañía, sus consejeros, funcionarios y personas controladoras puede resultar difícil.

La Compañía está constituida bajo las leyes de México, y la mayoría de sus consejeros, funcionarios y personas controladoras están domiciliados en México. Adicionalmente, una parte sustancial de los activos de la Compañía, así como de los activos de sus consejeros, funcionarios y personas controladoras se encuentran ubicados en México. Derivado de lo anterior, puede resultar difícil para los inversionistas notificar judicialmente a dichas personas dentro de los E.U.A. o en cualquier otra parte fuera de México, o ejecutar sentencias en contra de la Compañía o sus consejeros, funcionarios y personas controladoras, incluyendo cualquier demanda basada en responsabilidad civil bajo las leyes federales en materia de valores de E.U.A. Existe duda respecto a la exigibilidad y ejecución, en México, de la responsabilidad derivada exclusivamente de las leyes federales en materia de valores de los E.U.A.

La Ley Mexicana y los estatutos de la Compañía restringen a los accionistas extranjeros la facultad de invocar la protección de sus gobiernos en relación a sus derechos de accionistas.

De conformidad con la ley mexicana, los estatutos de la Compañía disponen que los accionistas extranjeros deberán ser considerados como mexicanos en relación a su participación en la Compañía, y se considerará que han consentido en no invocar la protección de su gobierno en determinadas circunstancias. Bajo estas disposiciones, se considera que un accionista extranjero ha consentido en no invocar la protección de su gobierno al abstenerse de solicitar a este último la interposición de alguna acción diplomática en contra del Gobierno Mexicano en relación con sus derechos como accionista; sin embargo, dicho consentimiento por parte del accionista extranjero no es considerado como una renuncia respecto a cualquier otro(s) derecho(s) que tenga derivado de la inversión en la Compañía, incluyendo aquellos derechos conferidos por la Ley del Mercado de Valores de los Estados Unidos de América. En caso de que algún accionista extranjero llegase a invocar la protección de su gobierno, en contravención de este acuerdo, lo anterior traerá como consecuencia la renuncia de sus derechos en favor del Gobierno Mexicano.

La Compañía está sujeta a estándares de revelación distintos a los aplicables a compañías de los E.U.A.

El principal objetivo de las leyes de valores de los E.U.A. es promover la total y completa revelación de toda la información corporativa material. Sin embargo, puede darse el caso de que haya menor cantidad de información pública disponible en relación con emisoras extranjeras listadas en los E.U.A. en comparación con la que regularmente se publica por o en relación con emisoras de los E.U.A.

Riesgos relacionados con los Accionistas de la Compañía.

Servicios de Tecnología Aeroportuaria, S.A. de C.V. ("SETA") tiene el derecho de asignar ciertos miembros clave de la administración y los intereses de SETA pueden diferir de los intereses de los demás accionistas.

VINCI SA ("VINCI"), VINCI Concessions SAS ("VINCI C"), VINCI Airports SAS ("VINCI A"), VINCI Airports Participations SAS ("VINCI Participations"), y CONCESSOC 31 SAS ("CONCESSOC" y junto con VINCI, VINCI C, VINCI A, y VINCI Participations, las "Entidades VINCI"), a través de CONCESSOC y su subsidiaria directa SETA, son los propietarios del 29.99% del capital social total de la Compañía. SETA posee directamente acciones de la serie B y acciones de la serie BB que representan el 14.8% del capital social de la Compañía. CONCESSOC es titular de acciones de la Serie B que representan el 15.1% del capital social de la Compañía.

Mientras que SETA mantenga por lo menos el 7.65% del capital social de la Compañía representado por acciones Serie BB, ésta conservará todos sus derechos especiales, incluyendo el derecho de nominar, designar y remover ciertos directivos y funcionarios como accionista de acciones Serie BB. Los derechos y obligaciones de SETA en la administración de la Compañía como el Contrato de Asistencia Técnica están descritos en el "*Punto 7 del Reporte Anual - Principales Accionistas y Operaciones con Partes Relacionadas - Principales Accionistas*". Para formato XBRL véase "*Mercado de Capitales - Estructura accionaria - Principales Accionistas*".

La terminación del Contrato de Asistencia Técnica, también tendría como consecuencia la conversión de las acciones Serie BB restantes de SETA en acciones Serie B, resultando en la terminación de todos los derechos especiales a favor de SETA. En tanto el Contrato de Asistencia Técnica continúe vigente y SETA mantenga por lo menos el 7.65% del capital social en acciones Serie BB, tiene el derecho de nombrar y nominar el mismo número de consejeros y funcionarios que actualmente está facultado a nombrar en términos de los estatutos de la Compañía. Para mayor información respecto de la renovación y los términos del Contrato de Asistencia Técnica véase "*Punto 7. Principales Accionistas y Operaciones con Partes Relacionadas - Operaciones con Partes Relacionadas - Convenios con SETA*." Para formato XBRL véase "*La Emisora - Patentes, licencias, marcas y otros convenios - Operaciones con Partes Relacionadas - Contratos con SETA y sus Filiales*".

Los derechos de veto de SETA, como tenedor de por lo menos el 7.65% del capital social de la Compañía representado por acciones Serie BB, y su derecho a nominar, designar y remover a ciertos consejeros y funcionarios válidos, los cuales continuarán vigentes mientras la misma mantenga dicho porcentaje y el Contrato de Asistencia Técnica permanezca vigente, podrían constituir un obstáculo

para invitar a un nuevo accionista y/u operador estratégico. Con su derecho para nominar, designar y remover a ciertos miembros de la alta administración de la Compañía, SETA influye en las acciones de la administración de la Compañía. En caso de que SETA no cumpla con el mínimo establecido, el consejo puede cambiar sustancialmente. En caso de terminación del Contrato de Asistencia Técnica, SETA dejará de tener los derechos especiales derivados de las acciones Serie BB, lo cual puede afectar adversamente e interrumpir las operaciones de la Compañía.

Los intereses de SETA, las Entidades VINCI, así como aquéllos de cualquier accionista que sea titular de Acciones Serie BB pueden diferir de aquellos intereses de otros accionistas y pueden ser contrarios a las preferencias y expectativas de los demás accionistas de la Compañía. SETA y los funcionarios nominados o designados por SETA pueden no ejercer sus derechos en favor de los intereses de los demás accionistas de la Compañía. Adicionalmente, como resultado del proceso de toma de decisiones del Consejo de Administración de la Compañía, los consejeros nombrados por SETA podrían influenciar las decisiones que tomen el resto de los consejeros.

Riesgos relacionados con los ADS de la Compañía.

Puede no tener derechos de preferencia en futuras emisiones de la Compañía.

Bajo la ley mexicana, si la Compañía emite nuevas acciones a cambio de efectivo como parte de un aumento de capital, generalmente la Compañía tendría que dar el derecho a sus accionistas de adquirir acciones de la nueva emisión en la extensión que sea necesaria para mantener su participación existente. Este derecho es conocido como derecho de preferencia. Legalmente, la Compañía no puede permitir a los tenedores de los ADS en los E.U.A. ejercer derechos de preferencia en futuros aumentos de capital a menos que la Compañía presente una solicitud de registro ante la SEC, respecto de dicha emisión de acciones o dicha emisión esté exenta de registro conforme a la Ley de Valores de 1933, vigente.

Al momento de realizar aumentos de capital futuros, la Compañía evaluará los costos y posibles obligaciones y responsabilidades relacionadas con la presentación de una solicitud de registro de valores ante la SEC, así como otros factores que se consideren importantes para determinar si se presenta dicha solicitud de registro.

La Compañía puede no presentar una solicitud de registro de valores ante la SEC en el futuro para permitir a los tenedores de ADS o acciones en los E.U.A. ejercer sus derechos de preferencia en emisiones futuras. Adicionalmente, bajo ley mexicana la venta por parte del depositario de las acciones que deriven del ejercicio de derechos de preferencia y la distribución de los fondos obtenidos a favor de los tenedores de ADS no es posible. Como resultado, la participación de los tenedores podría diluirse proporcionalmente.

Los tenedores de ADS no tienen derecho a asistir a las asambleas de accionistas ya que solo pueden votar a través del depositario.

Bajo ley mexicana, los accionistas deben depositar sus acciones con el Secretario del Consejo de Administración, el S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V., una institución de crédito o casa de bolsa nacional o extranjera para poder asistir a las asambleas de accionistas. Los tenedores de ADS no pueden cumplir con dicho requerimiento y por lo tanto no pueden asistir a las asambleas de accionistas. Los tenedores de ADS tienen derecho a instruir al depositante respecto de cómo votar las acciones representadas por los ADS de conformidad con los procedimientos previstos en el contrato de depósito, pero en todo caso los tenedores de ADS no podrán votar sus acciones directamente en asamblea de accionistas ni nombrar un representante para hacerlo.

Resultados de las operaciones y perspectivas [bloque de texto]

Resultado Operativo Consolidado Trimestral

Operaciones, Pasajeros y Carga

La oferta de asientos disminuyó 0.3% con respecto al 2T25.

Durante el 2T26, 18 rutas nacionales y 6 rutas internacionales iniciaron operaciones.

El **total de tráfico de pasajeros** fue de 7.2 millones de pasajeros, representando un incremento del 0.4% respecto del 2T25. La mezcla de pasajeros en el trimestre fue de 86.1% nacionales y 13.9% internacionales.

El **tráfico de pasajeros nacionales** aumentó 0.6% con respecto al 2T25, mientras que el tráfico de pasajeros internacionales disminuyó 1.2%.

Los aeropuertos con el mayor crecimiento en volumen de pasajeros, con relación al 2T25, fueron:

§ San Luis Potosí (+22.6%), en las rutas a AIFA, Houston, Cancún, San Antonio y Guadalajara.

§ Durango (+21.2%), en rutas de Guadalajara y Monterrey.

§ Chihuahua (+6.0%), para las rutas de Ciudad de México y Los Mochis.

Los aeropuertos con el mayor decremento en volumen de pasajeros, con relación al 2T25, fueron:

§ Monterrey (-1.6%), para las rutas Hermosillo, Ciudad Juárez, Tuxtla Gutiérrez, Los Ángeles, Dallas Fort Worth y Toluca.

§ Mazatlán (-7.8%), en las rutas a Tijuana y Ciudad de México.

§ Culiacán (-5.1%), en la ruta hacia Tijuana.

Actividades Comerciales

El nivel de ocupación en las áreas comerciales dentro de los edificios terminales de OMA al 30 de junio de 2026 fue de 96.4%.

Operaciones OMA Carga

§ OMA Carga: los ingresos de este segmento aumentaron 29.1% contra el 2T25, derivado principalmente de nuevas operaciones de clientes en Monterrey, así como por el manejo de operaciones adicionales de carga de alto valor. Adicionalmente, se registró un mayor nivel de operaciones en el almacén de Chihuahua durante el trimestre.

Servicios de Hotelería

§ Hotel NH Collection T2: registró una tasa de ocupación promedio de 87.1%, comparado con 83.6% en el 2T25. La tarifa promedio por habitación fue de Ps.3,158 durante el trimestre, mayor en 5.5% con respecto al 2T25.

§ Hotel Hilton Garden Inn: registró una tasa de ocupación promedio de 73.1%, comparado con 75.9% en el 2T25. La tarifa promedio por habitación fue de Ps.3.531 durante el trimestre, mayor en 9.5% con respecto al 2T25.

Operaciones Servicios Industriales

§ OMA VYNMSA Aero Industrial Park: generó ingresos por Ps.56.8 millones, 9.1% mayor con respecto al 2T25. El incremento es atribuible principalmente a un mayor número de m^2 rentados en comparación con el 2T25.

Situación financiera, liquidez y recursos de capital [bloque de texto]

Resultados Financieros Consolidados Trimestrales

Ingresos

Los **ingresos aeronáuticos** se incrementaron 3.9%, derivado del aumento de ingresos por TUA nacional de 7.7%. Los ingresos por TUA Internacional disminuyeron 8.7% derivado de la apreciación del peso mexicano con respecto al dólar estadounidense, así como a una disminución del 1.2% en el tráfico de pasajeros internacionales.

Los **ingresos no aeronáuticos** crecieron 9.8%

Las actividades comerciales aumentaron 6.7%, mientras que el ingreso comercial por pasajero fue de Ps.66.4, con un aumento del 6.3%. Los giros que más crecieron fueron:

§ Estacionamientos, +8.8%, Derivado del incremento en tarifas promedio en los aeropuertos de Monterrey, Ciudad Juárez, Chihuahua y Culiacán, así como por el crecimiento en el tráfico de pasajeros.

§ Restaurantes +11.3%, Derivado de una mayor penetración y la apertura de nuevas unidades en los aeropuertos de Monterrey, Ciudad Juárez y Torreón, así como por el crecimiento en el tráfico de pasajeros.

§ Salones VIP, +15.8%, Derivado de una mayor penetración en el Aeropuerto de MTY así como el inicio de operaciones del Salón VIP en el aeropuerto de Torreón.

§ Tiendas, +4.2%, Debido de la apertura de nuevas unidades implementadas en los aeropuertos de Monterrey, Ciudad Juárez, Culiacán y Durango.

Las **actividades de diversificación** aumentaron 17.4%, principalmente por el incremento en los ingresos de OMA Carga.

Los **ingresos de construcción** representan el valor de las mejoras en bienes concesionados realizadas durante el trimestre. Estos ingresos son iguales a los **costos de construcción** registrados en el trimestre y no generan ninguna utilidad ni pérdida; están en función del avance de obra de acuerdo con los Programas Maestros de Desarrollo (PMD) de los trece aeropuertos y su variación depende del avance en los compromisos de inversión de cada periodo.

Costos y Gastos de Operación

La suma del **costo de servicios de aeropuertos y los gastos generales y de administración (G&A)** se incrementó 3.6% en comparación con el mismo trimestre del año anterior, debido principalmente a aumentos en la nómina así como en los servicios contratados.

La **provisión de mantenimiento mayor** registró un cargo por Ps.99.3 millones, el cual refleja los requerimientos de provisión bajo el Plan Maestro de Desarrollo recientemente aprobado. Al cierre del trimestre, el saldo de la provisión en el estado de situación financiera fue de Ps.2,912 millones.

El **derecho de uso de activos concesionados (DUAC)** aumentó 3.9% a Ps.293.8 millones, derivado del incremento en ingresos.

La **asistencia técnica** fue de Ps.69.0 millones, mayor en 2.9%, derivado del aumento de la UAFIDA durante el trimestre.

El **total de costos y gastos de operación** se incrementó 1.0% en el trimestre.

UAFIDA Ajustada y Resultado de Operación

El **resultado de operación** fue de Ps.2,389 millones, mayor en 4.1%, con un margen operativo de 53.5%.

La **UAFIDA Ajustada** fue de Ps.2,722 millones, mayor en 6.2% contra el 2T25, con un margen de 75.2%.

Costos de Financiamiento y Utilidad Neta

El **costo de financiamiento** fue de Ps.336.8 millones contra Ps.408.0 millones en 2T25.

La **utilidad neta consolidada** en el trimestre fue de Ps.1,478 millones, presentando un incremento de 10.2% en comparación con el mismo trimestre del año anterior.

Tomando como base la participación controladora de la utilidad neta, la utilidad por acción fue de Ps.3.80 y la utilidad por ADS fue de US$1.74. Cada ADS equivale a ocho acciones Serie B.

PMD e Inversiones Estratégicas

En el 2T26, las inversiones de capital, obras de mantenimiento mayor en los PMD comprometidos, así como las inversiones de capital estratégicas fueron por un total de Ps.949 millones, los cuales se desglosan en Ps.844 millones de mejoras a bienes concesionados, Ps.21 millones de mantenimiento mayor y Ps.84 millones en inversiones estratégicas.

Instrumentos Financieros Derivados

OMA informa que a la fecha de este reporte no tiene participación en operaciones con instrumentos financieros derivados.

Estados de Flujos de Efectivo

Durante el segundo trimestre de 2026, las **actividades de operación** generaron una entrada neta de efectivo por Ps.1,759 millones.

En el segundo trimestre de 2026, las **actividades de inversión** generaron una salida neta de efectivo por Ps.776 millones. Las **actividades de financiamiento** usaron efectivo por Ps.2,059 millones en el trimestre.

Los flujos de efectivo de las diferentes actividades durante el 2T26 resultaron en un decremento de Ps.1,076 millones que, restados al efecto por cambios en el valor del efectivo por Ps.9.4 millones, resultaron en un saldo de efectivo y equivalentes de efectivo al 30 de junio de 2026 de Ps.2,577 millones.

Control interno [bloque de texto]

a. Controles y Procedimientos de Divulgación

La Compañía lleva a cabo una evaluación bajo la supervisión y con la participación de su administración, incluyendo al Director General y Director de Finanzas, sobre el diseño y operación de sus controles y procedimientos para la revelación de información al 30 de junio de 2026.

Existen limitaciones inherentes a la efectividad de cualquier sistema de controles y procedimientos para la revelación de información, incluyendo la posibilidad del error humano y la omisión voluntaria de los controles y procedimientos. Por ello, incluso los controles y procedimientos efectivos para la revelación de información solamente pueden proporcionar una seguridad razonable de que se alcanzarán los objetivos del control. Tomando como base la evaluación de la Compañía, su Director General y el Director de Finanzas concluyeron que al 30 de junio de 2026, los controles y procedimientos para la revelación de información eran efectivos para proporcionar una seguridad razonable de que la información que se requiere revelar en los reportes que la Compañía presenta o entrega conforme a la Ley de Valores, se registra, procesa, resume y reporta dentro de los plazos de tiempo especificados en las reglas y formularios aplicables, y que se acumula y comunica a la administración de la Compañía, incluyendo el director general y el director de finanzas, de la manera adecuada para poder tomar a tiempo decisiones respecto a la revelación requerida.

b. Reporte Anual de la administración de los Controles Internos para Reportes Financieros

La administración de la Compañía es responsable de establecer y mantener controles internos adecuados en relación con los reportes financieros definidos en las Reglas 13a-15(f) and 15d-15(f) de la Ley de Mercado de Valores de 1934 (Securities and Exchange Act of 1934). El control interno de la Compañía sobre reportes financieros está diseñado para brindar seguridad razonable en relación con la confiabilidad de los reportes y la preparación de los estados financieros para propósitos externos de conformidad con las NIIF. El control interno de la Compañía sobre reportes financieros incluye aquellas políticas y procedimientos que:

1. se refieren al mantenimiento de registros que, con razonable detalle, precisión y suficiencia, reflejen las operaciones y disposiciones de activos de la Compañía;

2. provén seguridad razonable de que las operaciones son registradas de manera que se permita la preparación de estados financieros y de que los recibos y gastos se estén realizando únicamente de acuerdo con la autorización de la administración y consejeros de la Compañía; y

3. provén seguridad razonable en relación con la prevención o la debida detección de adquisiciones no autorizadas, uso o disposición de los activos de la Compañía que pudiera afectar sustancialmente sus estados financieros.

Debido a sus limitaciones inherentes, puede ser que los controles internos sobre reportes financieros no prevengan o detecten errores. Igualmente, la proyección de cualquier evaluación de efectividad en periodos futuros está sujeta al riesgo de que los controles se vuelvan inadecuados debido al cambio de condiciones o al deterioro en el grado de cumplimiento

con las políticas y procedimientos. Bajo la supervisión del Director General y Director de Finanzas, la administración de la Compañía examinó el diseño y efectividad del control interno de la Compañía sobre reportes financieros al 30 de junio de 2026.

Para su análisis, la administración utilizó el criterio establecido por el Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission, o COSO, para Controles Internos - Marco Integral (2013), mismo que ya fue adoptado.

Con base en el análisis y dichos criterios, la administración de la Compañía ha concluido que se han mantenido controles efectivos sobre reportes financieros al 30 de junio de 2026. Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C., miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited, la firma independiente registrada de contadores públicos que ha auditado los estados financieros de la Compañía, ha emitido un reporte de confirmación respecto a la eficacia de los controles internos de la Compañía sobre la presentación de información financiera.

c. Reporte de la Firma Registrada Independiente de Contadores Públicos en relación con la Eficacia del Control Interno sobre la Presentación de Información Financiera

Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C. miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited, la firma independiente registrada de contadores públicos que ha auditado los estados financieros de la Compañía, ha emitido un reporte de confirmación respecto a la eficacia de los controles internos de la Compañía sobre la presentación de información financiera.

d. Cambios en los Controles Internos sobre Reportes Financieros

No existe ningún cambio en controles internos sobre reportes financieros durante 2026 que haya afectado de manera sustancial o que razonablemente pudiese afectar de manera sustancial, el control interno de la Compañía sobre reportes financieros.

e. Pandemia de COVID-19

Como resultado de la pandemia de COVID-19 y de las advertencias y restricciones que el Gobierno Mexicano puso en marcha en marzo y abril de 2020, incluyendo la recomendación de que los residentes se quedaran en casa, la Compañía ha implementado arreglos de trabajo remoto para ciertos empleados, lo cual no ha impactado los sistemas automatizados de la Compañía. Estas medidas temporales no han impactado el control interno sobre los informes financieros en 2026 de la Compañía, ya que los procesos establecidos en las políticas y procedimientos de la Compañía siguen vigentes.

Información a revelar sobre las medidas de rendimiento fundamentales e indicadores que la gerencia utiliza para evaluar el rendimiento de la entidad con respecto a los objetivos establecidos [bloque de texto]

Como resultado de la estrategia de OMA para maximizar los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos, así como sus objetivos para controlar, en la medida de lo posible los costos y gastos e impulsar la generación de efectivo, OMA ha establecido métricas para evaluar el desempeño de la empresa a través de indicadores de crecimiento de ingresos aeronáuticos, ingresos no aeronáuticos, control de costos y gastos, y generación de flujo de efectivo, respecto a información histórica y a lo proyectado para el periodo.

[110000] Información general sobre estados financieros

Clave de cotización:	OMA
Periodo cubierto por los estados financieros:	2026-04-01 al 2026-06-30
Fecha de cierre del periodo sobre el que se informa :	2026-06-30
Nombre de la entidad que informa u otras formas de identificación:	GRUPO AEROPORTUARIO DEL CENTRO NORTE S.A.B. DE C.V
Descripción de la moneda de presentación :	MXN
Grado de redondeo utilizado en los estados financieros:	MILES DE PESOS
Consolidado:	Sí
Número De Trimestre:	2
Tipo de emisora:	ICS
Explicación del cambio en el nombre de la entidad que informa u otras formas de identificación desde el final del periodo sobre el que se informa precedente:	
Descripción de la naturaleza de los estados financieros:	

Información a revelar sobre información general sobre los estados financieros [bloque de texto]

UAFIDA Ajustada: La UAFIDA Ajustada se determina restando a la UAFIDA los ingresos de construcción y sumando los costos de construcción y la provisión de mantenimiento. Ya que los ingresos y costos de construcción son partidas que no afectan la generación de efectivo y el cargo de la provisión de mantenimiento corresponde a inversiones de capital. La UAFIDA Ajustada no debe considerarse como una medida alternativa de la utilidad neta, como un indicador del desempeño de la Compañía, como un indicador de la liquidez o como medida alternativa a la UAFIDA.

Seguimiento de análisis [bloque de texto]

Instituciones financieras que dan la cobertura de análisis:

Institución	Nombre
Actinver Casa de Bolsa	Ramón Ortíz
Bank of America Merrill Lynch	Alan Macías
BBVA	José Espitia
Bradesco BBI	Rodolfo Ramos
BTG Pactual	Lucas Marquiori
Citigroup	Andrés Cardona
Goldman Sachs	Bruno Amorim
Grupo Bursátil Mexicano (GBM)	Ernst Anton Mortenkotter
HSBC	Cenk Orçan
Insight Investment Research	Robert Crimes
Kapital	Alejandra Marcos
ITAÚ BBA	Pablo Ricalde
J.P. Morgan	Guilherme Mendes
Monex	José Solano
Morgan Stanley	Jens Spiess
Santander	Abraham Fuentes
Scotiabank	Francisco Suárez
Signum Research	Eduardo Caballero
UBS Brasil CCTVM	Alberto Valerio

[210000] Estado de situación financiera, circulante/no circulante

Concepto	Cierre Trimestre Actual 2026-06-30	Cierre Ejercicio Anterior 2025-12-31
Estado de situación financiera [sinopsis]		
Activos [sinopsis]		
Activos circulantes[sinopsis]		
Efectivo y equivalentes de efectivo	2,577,375,000	3,098,092,000
Clientes y otras cuentas por cobrar	2,203,378,000	2,055,369,000
Impuestos por recuperar	393,769,000	355,440,000
Otros activos financieros	970,614,000	753,021,000
Inventarios	0	0
Activos biológicos	0	0
Otros activos no financieros	0	0
Total activos circulantes distintos de los activos no circulantes o grupo de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta	6,145,136,000	6,261,922,000
Activos mantenidos para la venta	0	0
Total de activos circulantes	6,145,136,000	6,261,922,000
Activos no circulantes [sinopsis]		
Clientes y otras cuentas por cobrar no circulantes	0	0
Impuestos por recuperar no circulantes	0	0
Inventarios no circulantes	0	0
Activos biológicos no circulantes	0	0
Otros activos financieros no circulantes	25,813,000	31,649,000
Inversiones registradas por método de participación	0	0
Inversiones en subsidiarias, negocios conjuntos y asociadas	0	0
Propiedades, planta y equipo	3,084,968,000	3,041,725,000
Propiedades de inversión	0	0
Activos por derechos de uso	92,785,000	113,056,000
Crédito mercantil	7,953,000	9,356,000
Activos intangibles distintos al crédito mercantil	21,354,758,000	20,352,266,000
Activos por impuestos diferidos	1,241,557,000	1,127,497,000
Otros activos no financieros no circulantes	0	0
Total de activos no circulantes	25,807,834,000	24,675,549,000
Total de activos	31,952,970,000	30,937,471,000
Capital Contable y Pasivos [sinopsis]		
Pasivos [sinopsis]		
Pasivos Circulantes [sinopsis]		
Proveedores y otras cuentas por pagar a corto plazo	3,382,693,000	1,254,765,000
Impuestos por pagar a corto plazo	445,795,000	449,453,000

Concepto	Cierre Trimestre Actual 2026-06-30	Cierre Ejercicio Anterior 2025-12-31
Otros pasivos financieros a corto plazo	4,040,000,000	1,640,000,000
Pasivos por arrendamientos a corto plazo	37,574,000	49,113,000
Otros pasivos no financieros a corto plazo	0	0
Provisiones circulantes [sinopsis]		
Provisiones por beneficios a los empleados a corto plazo	0	0
Otras provisiones a corto plazo	1,414,653,000	1,335,810,000
Total provisiones circulantes	1,414,653,000	1,335,810,000
Total de pasivos circulantes distintos de los pasivos atribuibles a activos mantenidos para la venta	9,320,715,000	4,729,141,000
Pasivos atribuibles a activos mantenidos para la venta	0	0
Total de pasivos circulantes	9,320,715,000	4,729,141,000
Pasivos a largo plazo [sinopsis]		
Proveedores y otras cuentas por pagar a largo plazo	622,710,000	579,875,000
Impuestos por pagar a largo plazo	0	0
Otros pasivos financieros a largo plazo	10,090,641,000	11,788,359,000
Pasivos por arrendamientos a largo plazo	104,108,000	109,508,000
Otros pasivos no financieros a largo plazo	0	0
Provisiones a largo plazo [sinopsis]		
Provisiones por beneficios a los empleados a Largo plazo	213,476,000	196,768,000
Otras provisiones a largo plazo	2,283,661,000	2,079,521,000
Total provisiones a largo plazo	2,497,137,000	2,276,289,000
Pasivo por impuestos diferidos	24,804,000	27,667,000
Total de pasivos a Largo plazo	13,339,400,000	14,781,698,000
Total pasivos	22,660,115,000	19,510,839,000
Capital Contable [sinopsis]		
Capital social	297,782,000	297,782,000
Prima en emisión de acciones	29,786,000	29,786,000
Acciones en tesorería	0	0
Utilidades acumuladas	8,786,530,000	10,937,364,000
Otros resultados integrales acumulados	(4,747,000)	(4,747,000)
Total de la participación controladora	9,109,351,000	11,260,185,000
Participación no controladora	183,504,000	166,447,000
Total de capital contable	9,292,855,000	11,426,632,000
Total de capital contable y pasivos	31,952,970,000	30,937,471,000

[310000] Estado de resultados, resultado del periodo, por función de gasto

Concepto	Acumulado Año Actual 2026-01-01 - 2026-06-30	Acumulado Año Anterior 2025-01-01 - 2025-06-30	Trimestre Año Actual 2026-04-01 - 2026-06-30	Trimestre Año Anterior 2025-04-01 - 2025-06-30
Resultado de periodo [sinopsis]				
Utilidad (pérdida) [sinopsis]				
Ingresos	8,282,850,000	7,921,986,000	4,466,478,000	4,353,173,000
Costo de ventas	3,353,889,000	3,090,494,000	1,854,219,000	1,840,565,000
Utilidad bruta	4,928,961,000	4,831,492,000	2,612,259,000	2,512,608,000
Gastos de venta	0	0	0	0
Gastos de administración	459,061,000	424,982,000	223,263,000	217,275,000
Otros ingresos	144,000	643,000	95,000	601,000
Otros gastos	0	0	0	0
Utilidad (pérdida) de operación	4,470,044,000	4,407,153,000	2,389,091,000	2,295,934,000
Ingresos financieros	113,342,000	77,751,000	61,143,000	34,700,000
Gastos financieros	760,551,000	798,087,000	398,017,000	442,721,000
Participación en la utilidad (pérdida) de asociadas y negocios conjuntos	0	0	0	0
Utilidad (pérdida) antes de impuestos	3,822,835,000	3,686,817,000	2,052,217,000	1,887,913,000
Impuestos a la utilidad	1,106,127,000	1,054,515,000	574,646,000	547,377,000
Utilidad (pérdida) de operaciones continuas	2,716,708,000	2,632,302,000	1,477,571,000	1,340,536,000
Utilidad (pérdida) de operaciones discontinuadas	0	0	0	0
Utilidad (pérdida) neta	2,716,708,000	2,632,302,000	1,477,571,000	1,340,536,000
Utilidad (pérdida), atribuible a [sinopsis]				
Utilidad (pérdida) atribuible a la participación controladora	2,699,651,000	2,620,130,000	1,466,505,000	1,335,472,000
Utilidad (pérdida) atribuible a la participación no controladora	17,057,000	12,172,000	11,066,000	5,064,000
Utilidad por acción [bloque de texto]	6.99	6.78	3.80	3.46
Utilidad por acción [sinopsis]				
Utilidad por acción [partidas]				
Utilidad por acción básica [sinopsis]				
Utilidad (pérdida) básica por acción en operaciones continuas	6.99	6.78	3.8	3.46
Utilidad (pérdida) básica por acción en operaciones discontinuadas	0	0	0	0
Total utilidad (pérdida) básica por acción	6.99	6.78	3.8	3.46
Utilidad por acción diluida [sinopsis]				
Utilidad (pérdida) básica por acción diluida en operaciones continuas	0.01	0.01	0.01	0.01
Utilidad (pérdida) básica por acción diluida en operaciones discontinuadas	0	0	0	0
Total utilidad (pérdida) básica por acción diluida	0.01	0.01	0.01	0.01

[410000] Estado del resultado integral, componentes ORI presentados netos de impuestos

Concepto	Acumulado Año Actual 2026-01-01 - 2026-06-30	Acumulado Año Anterior 2025-01-01 - 2025-06-30	Trimestre Año Actual 2026-04-01 - 2026-06-30	Trimestre Año Anterior 2025-04-01 - 2025-06-30
Estado del resultado integral [sinopsis]				
Utilidad (pérdida) neta	2,716,708,000	2,632,302,000	1,477,571,000	1,340,536,000
Otro resultado integral [sinopsis]				
Componentes de otro resultado integral que no se reclasificarán a resultados, neto de impuestos [sinopsis]				
Otro resultado integral, neto de impuestos, utilidad (pérdida) de inversiones en instrumentos de capital	0	0	0	0
Otro resultado integral, neto de impuestos, utilidad (pérdida) por revaluación	0	0	0	0
Otro resultado integral, neto de impuestos, utilidad (pérdida) por nuevas mediciones de planes de beneficios definidos	0	0	0	0
Otro resultado integral, neto de impuestos, cambio en el valor razonable de pasivos financieros atribuible a cambios en el riesgo de crédito del pasivo	0	0	0	0
Otro resultado integral, neto de impuestos, utilidad (pérdida) en instrumentos de cobertura que cubren inversiones en instrumentos de capital	0	0	0	0
Participación de otro resultado integral de asociadas y negocios conjuntos que no se reclasificará a resultados, neto de impuestos	0	0	0	0
Total otro resultado integral que no se reclasificará a resultados, neto de impuestos	0	0	0	0
Componentes de otro resultado integral que se reclasificarán a resultados, neto de impuestos [sinopsis]				
Efecto por conversión [sinopsis]				
Utilidad (pérdida) de efecto por conversión, neta de impuestos	0	0	0	0
Reclasificación de efecto por conversión, neto de impuestos	0	0	0	0
Efecto por conversión, neto de impuestos	0	0	0	0
Activos financieros disponibles para la venta [sinopsis]				
Utilidad (pérdida) por cambios en valor razonable de activos financieros disponibles para la venta, neta de impuestos	0	0	0	0
Reclasificación de la utilidad (pérdida) por cambios en valor razonable de activos financieros disponibles para la venta, neta de impuestos	0	0	0	0
Cambios en valor razonable de activos financieros disponibles para la venta, neto de impuestos	0	0	0	0
Coberturas de flujos de efectivo [sinopsis]				
Utilidad (pérdida) por coberturas de flujos de efectivo, neta de impuestos	0	0	0	0
Reclasificación de la utilidad (pérdida) por coberturas de flujos de efectivo, neta de impuestos	0	0	0	0
Importes eliminados del capital incluidos en el valor contable de activos (pasivos) no financieros que se hayan adquirido o incurrido	0	0	0	0

Concepto	Acumulado Año Actual 2026-01-01 - 2026-06-30	Acumulado Año Anterior 2025-01-01 - 2025-06-30	Trimestre Año Actual 2026-04-01 - 2026-06-30	Trimestre Año Anterior 2025-04-01 - 2025-06-30
mediante una transacción prevista de cobertura altamente probable, neto de impuestos				
Coberturas de flujos de efectivo, neto de impuestos	0	0	0	0
Coberturas de inversiones netas en negocios en el extranjero [sinopsis]				
Utilidad (pérdida) por coberturas de inversiones netas en negocios en el extranjero, neto de impuestos	0	0	0	0
Reclasificación por coberturas de inversiones netas en negocios en el extranjero, neto de impuestos	0	0	0	0
Coberturas de inversiones netas en negocios en el extranjero, neto de impuestos	0	0	0	0
Cambios en el valor temporal de las opciones [sinopsis]				
Utilidad (pérdida) por cambios en el valor temporal de las opciones, neta de impuestos	0	0	0	0
Reclasificación de cambios en el valor temporal de las opciones, neto de impuestos	0	0	0	0
Cambios en el valor temporal de las opciones, neto de impuestos	0	0	0	0
Cambios en el valor de contratos a futuro [sinopsis]				
Utilidad (pérdida) por cambios en el valor de contratos a futuro, neta de impuestos	0	0	0	0
Reclasificación de cambios en el valor de contratos a futuro, neto de impuestos	0	0	0	0
Cambios en el valor de contratos a futuro, neto de impuestos	0	0	0	0
Cambios en el valor de márgenes con base en moneda extranjera [sinopsis]				
Utilidad (pérdida) por cambios en el valor de márgenes con base en moneda extranjera, neta de impuestos	0	0	0	0
Reclasificación de cambios en el valor de márgenes con base en moneda extranjera, neto de impuestos	0	0	0	0
Cambios en el valor de márgenes con base en moneda extranjera, neto de impuestos	0	0	0	0
Activos financieros a valor razonable a través del ORI [sinopsis]				
Utilidad (pérdida) en activos financieros a valor razonable a través del ORI, neto de impuestos	0	0	0	0
Ajustes por reclasificación de activos financieros a valor razonable a través del ORI, neto de impuestos	0	0	0	0
Monto del capital eliminado o ajustado contra el valor razonable de activos financieros reclasificados a través del ORI, neto de impuestos	0	0	0	0
ORI, neto de impuestos, de activos financieros a valor razonable a través del ORI	0	0	0	0
Participación de otro resultado integral de asociadas y negocios conjuntos que se reclasificará a resultados, neto de impuestos	0	0	0	0
Total otro resultado integral que se reclasificará al resultado del periodo, neto de impuestos	0	0	0	0
Total otro resultado integral	0	0	0	0
Resultado integral total	2,716,708,000	2,632,302,000	1,477,571,000	1,340,536,000
Resultado integral atribuible a [sinopsis]				
Resultado integral atribuible a la participación controladora	2,699,651,000	2,620,130,000	1,466,505,000	1,335,472,000

Concepto	Acumulado Año Actual 2026-01-01 - 2026-06-30	Acumulado Año Anterior 2025-01-01 - 2025-06-30	Trimestre Año Actual 2026-04-01 - 2026-06-30	Trimestre Año Anterior 2025-04-01 - 2025-06-30
Resultado integral atribuible a la participación no controladora	17,057,000	12,172,000	11,066,000	5,064,000

[520000] Estado de flujos de efectivo, método indirecto

Concepto	Acumulado Año Actual 2026-01-01 - 2026-06-30	Acumulado Año Anterior 2025-01-01 - 2025-06-30
Estado de flujos de efectivo [sinopsis]		
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de operación [sinopsis]		
Utilidad (pérdida) neta	2,716,708,000	2,632,302,000
Ajustes para conciliar la utilidad (pérdida) [sinopsis]		
+ Operaciones discontinuas	0	0
+ Impuestos a la utilidad	1,106,127,000	1,054,515,000
+ (-) Ingresos y gastos financieros, neto	0	0
+ Gastos de depreciación y amortización	465,392,000	425,161,000
+ Deterioro de valor (reversiones de pérdidas por deterioro de valor) reconocidas en el resultado del periodo	0	0
+ Provisiones	215,386,000	109,344,000
+ (-) Pérdida (utilidad) de moneda extranjera no realizadas	7,692,000	26,189,000
+ Pagos basados en acciones	0	0
+ (-) Pérdida (utilidad) del valor razonable	0	0
- Utilidades no distribuidas de asociadas	0	0
+ (-) Pérdida (utilidad) por la disposición de activos no circulantes	(95,000)	(267,000)
+ Participación en asociadas y negocios conjuntos	0	0
+ (-) Disminuciones (incrementos) en los inventarios	0	0
+ (-) Disminución (incremento) de clientes	(106,290,000)	(55,073,000)
+ (-) Disminuciones (incrementos) en otras cuentas por cobrar derivadas de las actividades de operación	(41,524,000)	137,657,000
+ (-) Incremento (disminución) de proveedores	(132,362,000)	(68,765,000)
+ (-) Incrementos (disminuciones) en otras cuentas por pagar derivadas de las actividades de operación	(80,680,000)	(182,798,000)
+ Otras partidas distintas al efectivo	0	0
+ Otros ajustes para los que los efectos sobre el efectivo son flujos de efectivo de inversión o financiamiento	0	0
+ Ajuste lineal de ingresos por arrendamientos	0	0
+ Amortización de comisiones por arrendamiento	0	0
+ Ajuste por valor de las propiedades	0	0
+ (-) Otros ajustes para conciliar la utilidad (pérdida)	0	0
+ (-) Total ajustes para conciliar la utilidad (pérdida)	1,433,646,000	1,445,963,000
Flujos de efectivo netos procedentes (utilizados en) operaciones	4,150,354,000	4,078,265,000
- Dividendos pagados	0	0
+ Dividendos recibidos	0	0
- Intereses pagados	(641,527,000)	(576,083,000)
+ Intereses recibidos	(2,046,000)	105,835,000
+ (-) Impuestos a las utilidades reembolsados (pagados)	1,301,571,000	1,022,962,000
+ (-) Otras entradas (salidas) de efectivo	0	0

Concepto	Acumulado Año Actual 2026-01-01 - 2026-06-30	Acumulado Año Anterior 2025-01-01 - 2025-06-30
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	3,488,264,000	3,737,221,000
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de inversión [sinopsis]		
+ Flujos de efectivo procedentes de la pérdida de control de subsidiarias u otros negocios	0	(11,600,000)
- Flujos de efectivo utilizados para obtener el control de subsidiarias u otros negocios	0	0
+ Otros cobros por la venta de capital o instrumentos de deuda de otras entidades	0	0
- Otros pagos para adquirir capital o instrumentos de deuda de otras entidades	0	0
+ Otros cobros por la venta de participaciones en negocios conjuntos	0	0
- Otros pagos para adquirir participaciones en negocios conjuntos	0	0
+ Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo	95,000	267,000
- Compras de propiedades, planta y equipo	117,791,000	63,954,000
+ Importes procedentes de ventas de activos intangibles	0	0
- Compras de activos intangibles	1,561,313,000	1,365,782,000
+ Recursos por ventas de otros activos a largo plazo	0	0
- Compras de otros activos a largo plazo	0	0
+ Importes procedentes de subvenciones del gobierno	0	0
- Anticipos de efectivo y préstamos concedidos a terceros	0	0
+ Cobros procedentes del reembolso de anticipos y préstamos concedidos a terceros	0	0
- Pagos derivados de contratos de futuro, a término, de opciones y de permuta financiera	0	0
+ Cobros procedentes de contratos de futuro, a término, de opciones y de permuta financiera	0	0
+ Dividendos recibidos	0	0
- Intereses pagados	0	0
+ Intereses cobrados	113,342,000	77,751,000
+ (-) Impuestos a la utilidad reembolsados (pagados)	0	0
+ (-) Otras entradas (salidas) de efectivo	(1,266,000)	(4,490,000)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	(1,566,933,000)	(1,367,808,000)
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiamiento[sinopsis]		
+ Importes procedentes por cambios en las participaciones en la propiedad en subsidiarias que no dan lugar a la pérdida de control	0	0
- Pagos por cambios en las participaciones en la propiedad en subsidiarias que no dan lugar a la pérdida de control	0	0
+ Importes procedentes de la emisión de acciones	0	0
+ Importes procedentes de la emisión de otros instrumentos de capital	0	0
- Pagos por adquirir o rescatar las acciones de la entidad	0	0
- Pagos por otras aportaciones en el capital	0	0
+ Importes procedentes de préstamos	0	0
- Reembolsos de préstamos	0	900,000,000
- Pagos de pasivos por arrendamientos financieros	0	0
- Pagos de pasivos por arrendamientos	36,099,000	32,499,000
+ Importes procedentes de subvenciones del gobierno	0	0
- Dividendos pagados	2,425,243,000	2,227,264,000
- Intereses pagados	632,324,000	570,519,000

Concepto	Acumulado Año Actual 2026-01-01 - 2026-06-30	Acumulado Año Anterior 2025-01-01 - 2025-06-30
+ (-) Impuestos a las ganancias reembolsados (pagados)	0	0
+ (-) Otras entradas (salidas) de efectivo	659,310,000	3,084,388,000
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiamiento	(2,434,356,000)	(645,894,000)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	(513,025,000)	1,723,519,000
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo [sinopsis]		
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	(7,692,000)	(26,189,000)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes de efectivo	(520,717,000)	1,697,330,000
Efectivo y equivalentes de efectivo al principio del periodo	3,098,092,000	1,656,365,000
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del periodo	2,577,375,000	3,353,695,000

[610000] Estado de cambios en el capital contable - Acumulado Actual

	Componentes del capital contable [eje]								
Hoja 1 de 3	Capital social [miembro]	Prima en emisión de acciones [miembro]	Acciones en tesorería [miembro]	Utilidades acumuladas [miembro]	Superávit de revaluación [miembro]	Efecto por conversión [miembro]	Coberturas de flujos de efectivo [miembro]	Utilidad (pérdida) en instrumentos de cobertura que cubren inversiones en instrumentos de capital [miembro]	Variación en el valor temporal de las opciones [miembro]
Estado de cambios en el capital contable [partidas]									
Capital contable al comienzo del periodo	297,782,000	29,786,000	0	10,937,364,000	0	0	0	0	0
Cambios en el capital contable [sinopsis]									
Resultado integral [sinopsis]									
Utilidad (pérdida) neta	0	0	0	2,699,651,000	0	0	0	0	0
Otro resultado integral	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultado integral total	0	0	0	2,699,651,000	0	0	0	0	0
Aumento de capital social	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendos decretados	0	0	0	4,850,485,000	0	0	0	0	0
Incrementos por otras aportaciones de los propietarios	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Disminución por otras distribuciones a los propietarios	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por otros cambios	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por transacciones con acciones propias	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por cambios en la participación en subsidiarias que no dan lugar a pérdida de control	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por transacciones con pagos basados en acciones	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cobertura de flujos de efectivo y se incluyen en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cambio en el valor temporal de las opciones y se incluye en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cambio en el valor de los contratos a futuro y se incluye en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cambios en el valor de márgenes con base en moneda extranjera y se incluye en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Total incremento (disminución) en el capital contable	0	0	0	(2,150,834,000)	0	0	0	0	0
Capital contable al final del periodo	297,782,000	29,786,000	0	8,786,530,000	0	0	0	0	0

	Componentes del capital contable [eje]								
Hoja 2 de 3	**Variación en el valor de contratos a futuro [miembro]**	**Variación en el valor de márgenes con base en moneda extranjera [miembro]**	**Ganancias y pérdidas en activos financieros a valor razonable a través del ORI [miembro]**	**Utilidad (pérdida) por cambios en valor razonable de activos financieros disponibles para la venta [miembro]**	**Pagos basados en acciones [miembro]**	**Nuevas mediciones de planes de beneficios definidos [miembro]**	**Importes reconocidos en otro resultado integral y acumulados en el capital contable relativos a activos no corrientes o grupos de activos para su disposición mantenidos para la venta [miembro]**	**Utilidad (pérdida) por inversiones en instrumentos de capital**	**Reserva para cambios en el valor razonable de pasivos financieros atribuibles a cambios en el riesgo de crédito del pasivo [miembro]**
Estado de cambios en el capital contable [partidas]									
Capital contable al comienzo del periodo	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cambios en el capital contable [sinopsis]									
Resultado integral [sinopsis]									
Utilidad (pérdida) neta	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Otro resultado integral	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultado integral total	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aumento de capital social	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendos decretados	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos por otras aportaciones de los propietarios	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Disminución por otras distribuciones a los propietarios	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por otros cambios	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por transacciones con acciones propias	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por cambios en la participación en subsidiarias que no dan lugar a pérdida de control	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por transacciones con pagos basados en acciones	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cobertura de flujos de efectivo y se incluyen en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cambio en el valor temporal de las opciones y se incluye en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cambio en el valor de los contratos a futuro y se incluye en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Importe eliminado de reserva de cambios en el valor de márgenes con base en moneda extranjera y se incluye en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total incremento (disminución) en el capital contable	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Capital contable al final del periodo	0	0	0	0	0	0	0	0	0

	Componentes del capital contable [eje]							
Hoja 3 de 3	**Reserva para catástrofes [miembro]**	**Reserva para estabilización [miembro]**	**Reserva de componentes de participación discrecional [miembro]**	**Otros resultados integrales [miembro]**	**Otros resultados integrales acumulados [miembro]**	**Capital contable de la participación controladora [miembro]**	**Participación no controladora [miembro]**	**Capital contable [miembro]**
Estado de cambios en el capital contable [partidas]								
Capital contable al comienzo del periodo	0	0	0	(4,747,000)	(4,747,000)	11,260,185,000	166,447,000	11,426,632,000
Cambios en el capital contable [sinopsis]								
Resultado integral [sinopsis]								
Utilidad (pérdida) neta	0	0	0	0	0	2,699,651,000	17,057,000	2,716,708,000
Otro resultado integral	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultado integral total	0	0	0	0	0	2,699,651,000	17,057,000	2,716,708,000
Aumento de capital social	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendos decretados	0	0	0	0	0	4,850,485,000	0	4,850,485,000
Incrementos por otras aportaciones de los propietarios	0	0	0	0	0	0	0	0
Disminución por otras distribuciones a los propietarios	0	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por otros cambios	0	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por transacciones con acciones propias	0	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por cambios en la participación en subsidiarias que no dan lugar a pérdida de control	0	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por transacciones con pagos basados en acciones	0	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cobertura de flujos de efectivo y se incluyen en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cambio en el valor temporal de las opciones y se incluye en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cambio en el valor de los contratos a futuro y se incluye en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cambios en el valor de márgenes con base en moneda extranjera y se incluye en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0	0
Total incremento (disminución) en el capital contable	0	0	0	0	0	(2,150,834,000)	17,057,000	(2,133,777,000)
Capital contable al final del periodo	0	0	0	(4,747,000)	(4,747,000)	9,109,351,000	183,504,000	9,292,855,000

[610000] Estado de cambios en el capital contable - Acumulado Anterior

	Componentes del capital contable [eje]								
Hoja 1 de 3	Capital social [miembro]	Prima en emisión de acciones [miembro]	Acciones en tesorería [miembro]	Utilidades acumuladas [miembro]	Superávit de revaluación [miembro]	Efecto por conversión [miembro]	Coberturas de flujos de efectivo [miembro]	Utilidad (pérdida) en instrumentos de cobertura que cubren inversiones en instrumentos de capital [miembro]	Variación en el valor temporal de las opciones [miembro]
Estado de cambios en el capital contable [partidas]									
Capital contable al comienzo del periodo	297,782,000	29,786,000	0	10,050,187,000	0	0	0	0	0
Cambios en el capital contable [sinopsis]									
Resultado integral [sinopsis]									
Utilidad (pérdida) neta	0	0	0	2,620,130,000	0	0	0	0	0
Otro resultado integral	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultado integral total	0	0	0	2,620,130,000	0	0	0	0	0
Aumento de capital social	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendos decretados	0	0	0	4,454,527,000	0	0	0	0	0
Incrementos por otras aportaciones de los propietarios	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Disminución por otras distribuciones a los propietarios	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por otros cambios	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por transacciones con acciones propias	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por cambios en la participación en subsidiarias que no dan lugar a pérdida de control	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por transacciones con pagos basados en acciones	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cobertura de flujos de efectivo y se incluyen en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cambio en el valor temporal de las opciones y se incluye en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cambio en el valor de los contratos a futuro y se incluye en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cambios en el valor de márgenes con base en moneda extranjera y se incluye en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Total incremento (disminución) en el capital contable	0	0	0	(1,834,397,000)	0	0	0	0	0
Capital contable al final del periodo	297,782,000	29,786,000	0	8,215,790,000	0	0	0	0	0

	Componentes del capital contable [eje]								
Hoja 2 de 3	**Variación en el valor de contratos a futuro [miembro]**	**Variación en el valor de márgenes con base en moneda extranjera [miembro]**	**Ganancias y pérdidas en activos financieros a valor razonable a través del ORI [miembro]**	**Utilidad (pérdida) por cambios en valor razonable de activos financieros disponibles para la venta [miembro]**	**Pagos basados en acciones [miembro]**	**Nuevas mediciones de planes de beneficios definidos [miembro]**	**Importes reconocidos en otro resultado integral y acumulados en el capital contable relativos a activos no corrientes o grupos de activos para su disposición mantenidos para la venta [miembro]**	**Utilidad (pérdida) por inversiones en instrumentos de capital**	**Reserva para cambios en el valor razonable de pasivos financieros atribuibles a cambios en el riesgo de crédito del pasivo [miembro]**
Estado de cambios en el capital contable [partidas]									
Capital contable al comienzo del periodo	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cambios en el capital contable [sinopsis]									
Resultado integral [sinopsis]									
Utilidad (pérdida) neta	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Otro resultado integral	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultado integral total	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aumento de capital social	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendos decretados	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos por otras aportaciones de los propietarios	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Disminución por otras distribuciones a los propietarios	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por otros cambios	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por transacciones con acciones propias	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por cambios en la participación en subsidiarias que no dan lugar a pérdida de control	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por transacciones con pagos basados en acciones	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cobertura de flujos de efectivo y se incluyen en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cambio en el valor temporal de las opciones y se incluye en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cambio en el valor de los contratos a futuro y se incluye en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Importe eliminado de reserva de cambios en el valor de márgenes con base en moneda extranjera y se incluye en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total incremento (disminución) en el capital contable	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Capital contable al final del periodo	0	0	0	0	0	0	0	0	0

	Componentes del capital contable [eje]							
Hoja 3 de 3	**Reserva para catástrofes [miembro]**	**Reserva para estabilización [miembro]**	**Reserva de componentes de participación discrecional [miembro]**	**Otros resultados integrales [miembro]**	**Otros resultados integrales acumulados [miembro]**	**Capital contable de la participación controladora [miembro]**	**Participación no controladora [miembro]**	**Capital contable [miembro]**
Estado de cambios en el capital contable [partidas]								
Capital contable al comienzo del periodo	0	0	0	7,019,000	7,019,000	10,384,774,000	159,463,000	10,544,237,000
Cambios en el capital contable [sinopsis]								
Resultado integral [sinopsis]								
Utilidad (pérdida) neta	0	0	0	0	0	2,620,130,000	12,172,000	2,632,302,000
Otro resultado integral	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultado integral total	0	0	0	0	0	2,620,130,000	12,172,000	2,632,302,000
Aumento de capital social	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendos decretados	0	0	0	0	0	4,454,527,000	9,140,000	4,463,667,000
Incrementos por otras aportaciones de los propietarios	0	0	0	0	0	0	0	0
Disminución por otras distribuciones a los propietarios	0	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por otros cambios	0	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por transacciones con acciones propias	0	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por cambios en la participación en subsidiarias que no dan lugar a pérdida de control	0	0	0	0	0	0	(2,460,000)	(2,460,000)
Incrementos (disminuciones) por transacciones con pagos basados en acciones	0	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cobertura de flujos de efectivo y se incluyen en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cambio en el valor temporal de las opciones y se incluye en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cambio en el valor de los contratos a futuro y se incluye en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cambios en el valor de márgenes con base en moneda extranjera y se incluye en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0	0
Total incremento (disminución) en el capital contable	0	0	0	0	0	(1,834,397,000)	572,000	(1,833,825,000)
Capital contable al final del periodo	0	0	0	7,019,000	7,019,000	8,550,377,000	160,035,000	8,710,412,000

[700000] Datos informativos del Estado de situación financiera

Concepto	Cierre Trimestre Actual 2026-06-30	Cierre Ejercicio Anterior 2025-12-31
Datos informativos del estado de situación financiera [sinopsis]		
Capital social nominal	297,782,000	297,782,000
Capital social por actualización	0	0
Fondos para pensiones y prima de antigüedad	213,476,000	196,768,000
Numero de funcionarios	12	11
Numero de empleados	704	675
Numero de obreros	490	490
Numero de acciones en circulación	386,169,425	386,169,425
Numero de acciones recompradas	0	0
Efectivo restringido	0	0
Deuda de asociadas garantizada	0	0

[700002] Datos informativos del estado de resultados

Concepto	Acumulado Año Actual 2026-01-01 - 2026-06-30	Acumulado Año Anterior 2025-01-01 - 2025-06-30	Trimestre Año Actual 2026-04-01 - 2026-06-30	Trimestre Año Anterior 2025-04-01 - 2025-06-30
Datos informativos del estado de resultados [sinopsis]				
Depreciación y amortización operativa	465,392,000	425,161,000	234,056,000	217,548,000

[700003] Datos informativos- Estado de resultados 12 meses

Concepto	Año Actual 2025-07-01 - 2026-06-30	Año Anterior 2024-07-01 - 2025-06-30
Datos informativos - Estado de resultados 12 meses [sinopsis]		
Ingresos	16,325,278,000	15,740,042,000
Utilidad (pérdida) de operación	9,003,890,000	8,768,926,000
Utilidad (pérdida) neta	5,449,694,000	5,197,616,000
Utilidad (pérdida) atribuible a la participación controladora	5,421,225,000	5,184,746,000
Depreciación y amortización operativa	917,856,000	817,178,000

[800001] Anexo - Desglose de créditos

Institución [eje]	Institución Extranjera (Si/No)	Fecha de firma/contrato	Fecha de vencimiento	Tasa de interés y/o sobretasa	Denominación [eje]											
					Moneda nacional [miembro]						Moneda extranjera [miembro]					
					Intervalo de tiempo [eje]						Intervalo de tiempo [eje]					
					Año actual [miembro]	Hasta 1 año [miembro]	Hasta 2 años [miembro]	Hasta 3 años [miembro]	Hasta 4 años [miembro]	Hasta 5 años o más [miembro]	Año actual [miembro]	Hasta 1 año [miembro]	Hasta 2 años [miembro]	Hasta 3 años [miembro]	Hasta 4 años [miembro]	Hasta 5 años o más [miembro]
Bancarios [sinopsis]																
Comercio exterior (bancarios)																
TOTAL					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Con garantía (bancarios)																
TOTAL					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Banca comercial																
BANCO SANTANDER MEXICO	NO	2026-04-01	2026-06-30	TIIEF + 60 PB		566,000,000										
BBVA MEXICO	NO	2026-04-01	2026-09-28	TIIEF + 58 PB		568,000,000										
HSBC MEXICO	NO	2026-04-01	2026-09-28	TIIEF + 60 PB		566,000,000										
TOTAL					0	1,700,000,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Otros bancarios																
TOTAL					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total bancarios																
TOTAL					0	1,700,000,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bursátiles y colocaciones privadas [sinopsis]																
Bursátiles listadas en bolsa (quirografarios)																
CERTIFICADOS BURSATILES OMA 21-2	NO	2021-04-16	2028-04-07	7.83			2,497,843,000									
CERTIFICADOS BURSATILES OMA 22L	NO	2022-03-31	2027-03-25	TIIE 28 + 14 PB		1,700,000,000										
CERTIFICADOS BURSATILES OMA 22-2L	NO	2022-03-31	2029-03-22	9.35				2,296,736,000								
CERTIFICADOS BURSATILES OMA 23L	NO	2023-03-10	2026-07-24	TIIE 28 + 22 PB		640,000,000										
CERTIFICADOS BURSATILES OMA 23-2L	NO	2023-03-10	2030-03-01	10.26					2,555,522,000							
CERTIFICADOS BURSATILES OMA 25	NO	2025-06-27	2028-06-23	TIIE 28 + 45 PB			817,973,000									
CERTIFICADOS BURSATILES OMA 25-2	NO	2025-06-27	2032-06-18	9.34						1,922,567,000						
TOTAL					0	2,340,000,000	3,315,816,000	2,296,736,000	2,555,522,000	1,922,567,000	0	0	0	0	0	0
Bursátiles listadas en bolsa (con garantía)																
TOTAL					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Colocaciones privadas (quirografarios)																
TOTAL					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Colocaciones privadas (con garantía)																
TOTAL					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total bursátiles listados en bolsa y colocaciones privadas																
TOTAL					0	2,340,000,000	3,315,816,000	2,296,736,000	2,555,522,000	1,922,567,000	0	0	0	0	0	0
Otros pasivos circulantes y no circulantes con costo [sinopsis]																
Otros pasivos circulantes y no circulantes con costo																
TOTAL					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total otros pasivos circulantes y no circulantes con costo																
TOTAL					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Proveedores [sinopsis]																
Proveedores																
SERVICIOS DE TECNOLOGIA AEROPORTUARIA, S.A. DE C.V.	NO	2026-06-30	2026-06-30			404,216,000						19,158,000				
GGA CAPITAL	NO	2026-06-30	2026-06-30			178,360,000	203,350,000									
RADIASOL INSTALACIONES SA DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			57,386,000						29,726,000				
BUFETE DE INGENIEROS CONSTRUCTORES AG SA DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			53,042,000										
COMERCIAL DE MATERIALES AUXILIRES DE CONSTRUCCION SA DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			29,304,000						20,186,000				
RECAL ESTRUCTURAS SA DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			22,152,000										
LEBANC CONSTRUCCIONES SA DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			18,515,000										
CEN SYSTEMS SA DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			16,339,000										
AKENA PROYECTOS E INGENIERIA SA DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			13,214,000										
GRUPO DE INNOVACION ELECTRICA Y CONSTRUCCION SA DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			11,370,000										
COBRA SOLUCIONES Y MOVILIDAD SA DE	NO	2026-06-30	2026-06-30			8,914,000										
GAMA DRIVERS SA DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			7,588,000										
MANTENIMIENTOS INTEGRADOS DISENO Y COMERCIALIZACION SA DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			5,359,000										
OPERADORA NACIONAL HISPANA	NO	2026-06-30	2026-06-30			5,164,000										
SOLUCIONES VITRO PLANO SA DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			4,586,000										
PRIAM PROYECTOS S.A. DE C.V.	NO	2026-06-30	2026-06-30			4,579,000										
CONSTRUCCION Y MANTENIMIENTO CONTRA INCENDIO S DE RL DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			4,151,000										
CORPORATIVO DE SERVICIOS ESPECIALES DE VIGILANCIA Y SEGURIDAD PRIVADA SERVISEG SA DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			3,890,000										
SOPORTE TERMICO Y MECANICO SA DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			3,655,000										
VIDRIO Y ALUMINIO CUGAR SA DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			3,575,000										
BEUMER DE MEXICO S DE RL DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			3,444,000						10,476,000				

ARQUITECTURA E INGENIERIA DEL PONIENTE SA DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			3,349,000										
MVD 1994 REAL STATE CONSTRUCTION	NO	2026-06-30	2026-06-30			2,978,000										
VCD CONSTRUCCION Y DESARROLLO SAPI DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			2,856,000										
CIRILO ALBERTO PEREZ CORTEZ	NO	2026-06-30	2026-06-30			2,117,000										
KAPRA EDIFICACIONES SA DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			1,985,000										
PROYEXTRA SA DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			1,979,000										
SUPERVISORES TECNICOS SA DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			1,577,000										
IMPACTO TOTAL EN SEGURIDAD PRIVADA INTEGRAL SA DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			1,498,000										
GRUPO SANTA FE	NO	2026-06-30	2026-06-30			1,453,000										
ELEVADORES SCHINDLER SA DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			1,390,000						767,000				
IKUSI MEXICO SA DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			1,352,000						46,000				
TUBAC INDUSTRIAL SA DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			1,311,000										
VOLVO GROUP MEXICO, S.A. DE C.V.	NO	2026-06-30	2026-06-30			1,239,000										
DR SERVICIOS SA DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			1,223,000										
RAUROSMX, S.A. DE C.V.	NO	2026-06-30	2026-06-30			1,208,000										
ELECTROGAZA SA DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			1,180,000										
KUATRO MODULARES SA DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			1,150,000										
CORPORATIVO AVANZADO DEL ORIENTE SA DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			1,119,000										
POP MEDIA TECHNOLOGY SA DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			1,118,000										
FRI O CAL SA DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			1,118,000										
GEOSOL SA DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			1,105,000										
TRANSPORTES Y MANTENIMIENTOS INDUSTRIALES, S.A. DE C.V.	NO	2026-06-30	2026-06-30			1,093,000										
VALLOL SA DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			1,055,000										
VCD INMOBILIARIA Y CONSTRUCCION SAPI DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			1,010,000										
GRUPO QUIRAN	NO	2026-06-30	2026-06-30			971,000										
CONSTRUCCIONES SERVICIOS Y SUMINIST SA DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			895,000										
IGSA SA DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			849,000										
FREYSSINET DE MEXICO	NO	2026-06-30	2026-06-30			798,000										
GRUPO PRO CREA SA DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			758,000										
GRUPO DC EXPANSION SA DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			749,000										
COMPANIA DE ARRENDAMIENTO DE MAQUINARIA EDP S DE RL DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			748,000										
AUTOBUSES ESPECIALIZADOS SA DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			645,000						55,000				
LASALLE PARTNERS S DE RL DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			618,000										
CRUZ ROJA MEXICANA IAP	NO	2026-06-30	2026-06-30			613,000										
GBM ADMINISTRADORA DE ACTIVOS SA DE CV SOFI	NO	2026-06-30	2026-06-30			586,000										
INSUMOS COMERCIALES DEL GOLFO SA DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			562,000										

JOSE RUBEN MOCTEZUMA ZAMORA	NO	2026-06-30	2026-06-30			554,000										
MIGUEL VELAZQUEZ SOTO	NO	2026-06-30	2026-06-30			538,000										
ASTRID GISELLE ZAMBRANO FERRINO	NO	2026-06-30	2026-06-30			536,000										
PRESSKOM SA DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			509,000						1,510,000				
ACAPULCO DREAM SA DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			491,000										
LIMPIADORES ARTESSA, S.A. DE C.V.	NO	2026-06-30	2026-06-30			489,000										
LEGACY D1 SERVICIOS, S.A. DE C.V.	NO	2026-06-30	2026-06-30			467,000										
EL CAPITAN MANEJO DE FAUNA S DE RL DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			445,000										
JOSE JAIME SALINAS CARUS	NO	2026-06-30	2026-06-30			422,000										
EMERGENCIA MEDICA PROFESIONAL SC	NO	2026-06-30	2026-06-30			417,000										
SERVICIOS Y EQUIPOS INDUSTRIALES BENARIS DE SINALOA SA DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			408,000										
CAME AUTOMATISMOS DE MEXICO S DE RL DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			407,000						48,000				
FLARE CONSULTORES SAPI DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			400,000										
GRUPO EA INVERSIONES EN BIENES RAIC S A P I DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			388,000										
BRITE DE MEXICO SA DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			387,000										
JUAN JAVIER MARTINEZ BENAVIDES	NO	2026-06-30	2026-06-30			368,000										
ICA INGENIERIA SA DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			367,000										
CECILIA CORAZON GONZALEZ NEVAREZ	NO	2026-06-30	2026-06-30			352,000										
ULINE SHIPPING SUPPLIES S DE RL DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			345,000										
ALARSEGM	NO	2026-06-30	2026-06-30			341,000										
MAXI SERVICIOS DE MEXICO SA DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			336,000										
GDASHBOARD, S. R.L. DE C.V.	NO	2026-06-30	2026-06-30			326,000										
GENTE CON ESTRATEGIA SA DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			311,000										
JOSE DE JESUS FIGUEROA CRISTERNA	NO	2026-06-30	2026-06-30			305,000										
AGUSTIN BORREGO TORRES	NO	2026-06-30	2026-06-30			304,000										
MARCO ANTONIO LLORENS	NO	2026-06-30	2026-06-30			301,000										
MORO ELECTRONIC SYSTEMS SA DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			214,000						5,636,000				
SEGMAN SA DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			183,000						5,185,000				
SIT TELECOMUNICACIONES S DE RL DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30			80,000						1,252,000				
VARIOS MN	NO	2026-06-30	2026-06-30			32,714,000										
CONVERGINT MEXICO	NO	2026-06-30	2026-06-30									3,681,000				
AIRPORTLABS LIMITED	NO	2026-06-30	2026-06-30									3,223,000				
SIT SISTEMAS ESPECIALES SA DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30									2,607,000				
IMAT MOBILIARIO Y DISEÑO	NO	2026-06-30	2026-06-30									2,035,000				
HALO SOFTWARE LLC	NO	2026-06-30	2026-06-30									735,000				
PRIME BUILD SA DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30									621,000				

SISTEMAS RIO BRAVO SAPI DE CV	NO	2026-06-30	2026-06-30									381,000				
VARIOS ME	NO	2026-06-30	2026-06-30									709,000				
TOTAL					0	948,763,000	203,350,000	0	0	0	0	108,037,000	0	0	0	0
Total proveedores																
TOTAL					0	948,763,000	203,350,000	0	0	0	0	108,037,000	0	0	0	0
Otros pasivos circulantes y no circulantes sin costo [sinopsis]																
Otros pasivos circulantes y no circulantes sin costo																
TOTAL					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total otros pasivos circulantes y no circulantes sin costo																
TOTAL					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total de créditos																
TOTAL					0	4,988,763,000	3,519,166,000	2,296,736,000	2,555,522,000	1,922,567,000	0	108,037,000	0	0	0	0

[800003] Anexo - Posición monetaria en moneda extranjera

	Monedas [eje]				
	Dólares [miembro]	Dólares contravalor pesos [miembro]	Otras monedas contravalor dólares [miembro]	Otras monedas contravalor pesos [miembro]	Total de pesos [miembro]
Posición en moneda extranjera [sinopsis]					
Activo monetario [sinopsis]					
Activo monetario circulante	11,723,000	205,212,000	0	0	205,212,000
Activo monetario no circulante	0	0	0	0	0
Total activo monetario	11,723,000	205,212,000	0	0	205,212,000
Pasivo monetario [sinopsis]					
Pasivo monetario circulante	6,557,000	114,782,000	141,000	2,471,000	117,253,000
Pasivo monetario no circulante	673,000	11,783,000	0	0	11,783,000
Total pasivo monetario	7,230,000	126,565,000	141,000	2,471,000	129,036,000
Monetario activo (pasivo) neto	4,493,000	78,647,000	(141,000)	(2,471,000)	76,176,000

[800005] Anexo - Distribución de ingresos por producto

	Tipo de ingresos [eje]			
	Ingresos nacionales [miembro]	Ingresos por exportación [miembro]	Ingresos de subsidiarias en el extranjero [miembro]	Ingresos totales [miembro]
INGRESOS POR SERVICIOS				
CONSTRUCCION	1,363,582,000	0	0	1,363,582,000
NO AERONAUTICOS	1,802,402,000	0	0	1,802,402,000
AERONAUTICOS	5,116,866,000	0	0	5,116,866,000
TOTAL	8,282,850,000	0	0	8,282,850,000

[800007] Anexo - Instrumentos financieros derivados

Discusión de la administración sobre las políticas de uso de instrumentos financieros derivados, explicando si dichas políticas permiten que sean utilizados únicamente con fines de cobertura o con otro fines tales como negociación [bloque de texto]

OMA REPORTA EN ADICION Y COMO COMPLEMENTO A LA INFORMACION CORRESPONDIENTE AL SEGUNDO TRIMESTRE DE 2026, QUE AL 30 DE JUNIO DE 2026, LA COMPAÑIA NO TIENE PARTICIPACION EN OPERACIONES CON INSTRUMENTOS FINANCIEROS DERIVADOS.

POR TAL MOTIVO, NO SE REPORTA EN EL PRESENTE, INFORMACION CUALITATIVA Y CUANTITATIVA AL RESPECTO. PARA EFECTOS DEL CONCEPTO DE INSTRUMENTOS FINANCIEROS DERIVADOS, SE ENTIENDE AQUELLOS CONSIDERADOS EN EL ARTICULO 2° FRACCION XIV DE LA LEY DE MERCADO DE VALORES, ASI COMO LOS SEÑALADOS Y DEFINIDOS EN LAS NORMAS IFRS 32 (INSTRUMENTOS FINANCIEROS: PRESENTACION) E IFRS 39 (INSTRUMENTOS FINANCIEROS: RECONOCIMIENTO Y MEDICION), QUE FORMAN PARTE DE LAS NORMAS INTERNACIONALES DE INFORMACION FINANCIERA EMITIDAS POR EL INTERNATIONAL FINANCIAL REPORTING (IFRS O POR SUS SIGLAS EN ESPAÑOL NIIF), EMITIDAS POR EL CONSEJO DE NORMAS INTERNACIONALES DE CONTABILIDAD (IASB POR SUS SIGLAS EN INGLES).

ATENTAMENTE
LIC. RUFFO PEREZ PLIEGO DEL CASTILLO
DIRECTOR DE ADMINISTRACION Y FINANZAS
GRUPO AEROPORTUARIO DEL CENTRO NORTE, S.A.B. DE C.V.

Descripción genérica sobre las técnicas de valuación, distinguiendo los instrumentos que sean valuados a costo o a valor razonable, así como los métodos y técnicas de valuación [bloque de texto]

Discusión de la administración sobre las fuentes internas y externas de liquidez que pudieran ser utilizadas para atender requerimientos relacionados con instrumentos financieros derivados [bloque de texto]

Explicación de los cambios en la exposición a los principales riesgos identificados y en la administración de los mismos, así como contingencias y eventos conocidos o esperados por la administración que puedan afectar en los futuros reportes [bloque de texto]

Información cuantitativa a revelar [bloque de texto]

[800100] Notas - Subclasificaciones de activos, pasivos y capital contable

Concepto	Cierre Trimestre Actual 2026-06-30	Cierre Ejercicio Anterior 2025-12-31
Subclasificaciones de activos, pasivos y capital contable [sinopsis]		
Efectivo y equivalentes de efectivo [sinopsis]		
Efectivo [sinopsis]		
Efectivo en caja	1,593,000	1,543,000
Saldos en bancos	2,575,782,000	2,991,914,000
Total efectivo	2,577,375,000	2,993,457,000
Equivalentes de efectivo [sinopsis]		
Depósitos a corto plazo, clasificados como equivalentes de efectivo	0	0
Inversiones a corto plazo, clasificados como equivalentes de efectivo	0	104,635,000
Otros acuerdos bancarios, clasificados como equivalentes de efectivo	0	0
Total equivalentes de efectivo	0	104,635,000
Otro efectivo y equivalentes de efectivo	0	0
Total de efectivo y equivalentes de efectivo	2,577,375,000	3,098,092,000
Clientes y otras cuentas por cobrar [sinopsis]		
Clientes	2,109,427,000	2,010,527,000
Cuentas por cobrar circulantes a partes relacionadas	93,951,000	44,842,000
Anticipos circulantes [sinopsis]		
Anticipos circulantes a proveedores	0	0
Gastos anticipados circulantes	0	0
Total anticipos circulantes	0	0
Cuentas por cobrar circulantes procedentes de impuestos distintos a los impuestos a las ganancias	0	0
Impuesto al valor agregado por cobrar circulante	0	0
Cuentas por cobrar circulantes por venta de propiedades	0	0
Cuentas por cobrar circulantes por alquiler de propiedades	0	0
Otras cuentas por cobrar circulantes	0	0
Total de clientes y otras cuentas por cobrar	2,203,378,000	2,055,369,000
Clases de inventarios circulantes [sinopsis]		
Materias primas circulantes y suministros de producción circulantes [sinopsis]		
Materias primas	0	0
Suministros de producción circulantes	0	0
Total de las materias primas y suministros de producción	0	0
Mercancía circulante	0	0
Trabajo en curso circulante	0	0
Productos terminados circulantes	0	0
Piezas de repuesto circulantes	0	0
Propiedad para venta en curso ordinario de negocio	0	0

Concepto	Cierre Trimestre Actual 2026-06-30	Cierre Ejercicio Anterior 2025-12-31
Otros inventarios circulantes	0	0
Total inventarios circulantes	0	0
Activos mantenidos para la venta [sinopsis]		
Activos no circulantes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta	0	0
Activos no circulantes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para distribuir a los propietarios	0	0
Total de activos mantenidos para la venta	0	0
Clientes y otras cuentas por cobrar no circulantes [sinopsis]		
Clientes no circulantes	0	0
Cuentas por cobrar no circulantes debidas por partes relacionadas	0	0
Anticipos de pagos no circulantes	0	0
Anticipos de arrendamientos no circulantes	0	0
Cuentas por cobrar no circulantes procedentes de impuestos distintos a los impuestos a las ganancias	0	0
Impuesto al valor agregado por cobrar no circulante	0	0
Cuentas por cobrar no circulantes por venta de propiedades	0	0
Cuentas por cobrar no circulantes por alquiler de propiedades	0	0
Rentas por facturar	0	0
Otras cuentas por cobrar no circulantes	0	0
Total clientes y otras cuentas por cobrar no circulantes	0	0
Inversiones en subsidiarias, negocios conjuntos y asociadas [sinopsis]		
Inversiones en subsidiarias	0	0
Inversiones en negocios conjuntos	0	0
Inversiones en asociadas	0	0
Total de inversiones en subsidiarias, negocios conjuntos y asociadas	0	0
Propiedades, planta y equipo [sinopsis]		
Terrenos y construcciones [sinopsis]		
Terrenos	1,426,362,000	1,426,363,000
Edificios	1,285,995,000	1,269,682,000
Total terrenos y edificios	2,712,357,000	2,696,045,000
Maquinaria	34,730,000	31,521,000
Vehículos [sinopsis]		
Buques	0	0
Aeronave	0	0
Equipos de Transporte	513,000	609,000
Total vehículos	513,000	609,000
Enseres y accesorios	0	0
Equipo de oficina	36,011,000	40,799,000
Activos tangibles para exploración y evaluación	0	0
Activos de minería	0	0
Activos de petróleo y gas	0	0

Concepto	Cierre Trimestre Actual 2026-06-30	Cierre Ejercicio Anterior 2025-12-31
Construcciones en proceso	293,650,000	264,584,000
Anticipos para construcciones	0	0
Otras propiedades, planta y equipo	7,707,000	8,167,000
Total de propiedades, planta y equipo	3,084,968,000	3,041,725,000
Propiedades de inversión [sinopsis]		
Propiedades de inversión	0	0
Propiedades de inversión en construcción o desarrollo	0	0
Anticipos para la adquisición de propiedades de inversión	0	0
Total de Propiedades de inversión	0	0
Activos intangibles y crédito mercantil [sinopsis]		
Activos intangibles distintos de crédito mercantil [sinopsis]		
Marcas comerciales	0	0
Activos intangibles para exploración y evaluación	0	0
Cabeceras de periódicos o revistas y títulos de publicaciones	0	0
Programas de computador	0	0
Licencias y franquicias	0	0
Derechos de propiedad intelectual, patentes y otros derechos de propiedad industrial, servicio y derechos de explotación	0	0
Recetas, fórmulas, modelos, diseños y prototipos	0	0
Activos intangibles en desarrollo	0	0
Otros activos intangibles	21,354,758,000	20,352,266,000
Total de activos intangibles distintos al crédito mercantil	21,354,758,000	20,352,266,000
Crédito mercantil	7,953,000	9,356,000
Total activos intangibles y crédito mercantil	21,362,711,000	20,361,622,000
Proveedores y otras cuentas por pagar [sinopsis]		
Proveedores circulantes	1,056,800,000	1,003,144,000
Cuentas por pagar circulantes a partes relacionadas	0	0
Pasivos acumulados (devengados) e ingresos diferidos clasificados como circulantes [sinopsis]		
Ingresos diferidos clasificados como circulantes	0	0
Ingreso diferido por alquileres clasificado como circulante	0	0
Pasivos acumulados (devengados) clasificados como circulantes	0	0
Beneficios a los empleados a corto plazo acumulados (o devengados)	0	0
Total de pasivos acumulados (devengados) e ingresos diferidos clasificados como circulantes	0	0
Cuentas por pagar circulantes de la seguridad social e impuestos distintos de los impuestos a las ganancias	0	0
Impuesto al valor agregado por pagar circulante	0	0
Retenciones por pagar circulantes	0	0
Otras cuentas por pagar circulantes	2,325,893,000	251,621,000
Total proveedores y otras cuentas por pagar a corto plazo	3,382,693,000	1,254,765,000
Otros pasivos financieros a corto plazo [sinopsis]		
Créditos Bancarios a corto plazo	1,700,000,000	0
Créditos Bursátiles a corto plazo	2,340,000,000	1,640,000,000

Concepto	Cierre Trimestre Actual 2026-06-30	Cierre Ejercicio Anterior 2025-12-31
Otros créditos con costo a corto plazo	0	0
Otros créditos sin costo a corto plazo	0	0
Otros pasivos financieros a corto plazo	0	0
Total de otros pasivos financieros a corto plazo	4,040,000,000	1,640,000,000
Proveedores y otras cuentas por pagar a largo plazo [sinopsis]		
Proveedores no circulantes	203,350,000	173,950,000
Cuentas por pagar no circulantes con partes relacionadas	0	0
Pasivos acumulados (devengados) e ingresos diferidos clasificados como no circulantes [sinopsis]		
Ingresos diferidos clasificados como no circulantes	0	0
Ingreso diferido por alquileres clasificado como no circulante	0	0
Pasivos acumulados (devengados) clasificados como no corrientes	0	0
Total de pasivos acumulados (devengados) e ingresos diferidos clasificados como no circulantes	0	0
Cuentas por pagar no circulantes a la seguridad social e impuestos distintos de los impuestos a las ganancias	0	0
Impuesto al valor agregado por pagar no circulante	0	0
Retenciones por pagar no circulantes	0	0
Otras cuentas por pagar no circulantes	419,360,000	405,925,000
Total de proveedores y otras cuentas por pagar a largo plazo	622,710,000	579,875,000
Otros pasivos financieros a largo plazo [sinopsis]		
Créditos Bancarios a largo plazo	0	0
Créditos Bursátiles a largo plazo	10,090,641,000	11,788,359,000
Otros créditos con costo a largo plazo	0	0
Otros créditos sin costo a largo plazo	0	0
Otros pasivos financieros a largo plazo	0	0
Total de otros pasivos financieros a largo plazo	10,090,641,000	11,788,359,000
Otras provisiones [sinopsis]		
Otras provisiones a largo plazo	2,283,661,000	2,079,521,000
Otras provisiones a corto plazo	1,414,653,000	1,335,810,000
Total de otras provisiones	3,698,314,000	3,415,331,000
Otros resultados integrales acumulados [sinopsis]		
Superávit de revaluación	0	0
Reserva de diferencias de cambio por conversión	0	0
Reserva de coberturas del flujo de efectivo	0	0
Reserva de ganancias y pérdidas por nuevas mediciones de activos financieros disponibles para la venta	0	0
Reserva de la variación del valor temporal de las opciones	0	0
Reserva de la variación en el valor de contratos a futuro	0	0
Reserva de la variación en el valor de márgenes con base en moneda extranjera	0	0
Reserva de ganancias y pérdidas en activos financieros a valor razonable a través del ORI	0	0
Reserva por cambios en valor razonable de activos financieros disponibles para la venta	0	0
Reserva de pagos basados en acciones	0	0
Reserva de nuevas mediciones de planes de beneficios definidos	(4,747,000)	(4,747,000)

Concepto	Cierre Trimestre Actual 2026-06-30	Cierre Ejercicio Anterior 2025-12-31
Importes reconocidos en otro resultado integral y acumulados en el capital relativos a activos no circulantes o grupos de activos para su disposición mantenidos para la venta	0	0
Reserva de ganancias y pérdidas por inversiones en instrumentos de capital	0	0
Reserva de cambios en el valor razonable de pasivos financieros atribuibles a cambios en el riesgo de crédito del pasivo	0	0
Reserva para catástrofes	0	0
Reserva para estabilización	0	0
Reserva de componentes de participación discrecional	0	0
Reserva de componentes de capital de instrumentos convertibles	0	0
Reservas para reembolsos de capital	0	0
Reserva de fusiones	0	0
Reserva legal	0	0
Otros resultados integrales	0	0
Total otros resultados integrales acumulados	(4,747,000)	(4,747,000)
Activos (pasivos) netos [sinopsis]		
Activos	31,952,970,000	30,937,471,000
Pasivos	22,660,115,000	19,510,839,000
Activos (pasivos) netos	9,292,855,000	11,426,632,000
Activos (pasivos) circulantes netos [sinopsis]		
Activos circulantes	6,145,136,000	6,261,922,000
Pasivos circulantes	9,320,715,000	4,729,141,000
Activos (pasivos) circulantes netos	(3,175,579,000)	1,532,781,000

[800200] Notas - Análisis de ingresos y gasto

Concepto	Acumulado Año Actual 2026-01-01 - 2026-06-30	Acumulado Año Anterior 2025-01-01 - 2025-06-30	Trimestre Año Actual 2026-04-01 - 2026-06-30	Trimestre Año Anterior 2025-04-01 - 2025-06-30
Análisis de ingresos y gastos [sinopsis]				
Ingresos [sinopsis]				
Servicios	8,282,850,000	7,921,986,000	4,466,478,000	4,353,173,000
Venta de bienes	0	0	0	0
Intereses	0	0	0	0
Regalías	0	0	0	0
Dividendos	0	0	0	0
Arrendamiento	0	0	0	0
Construcción	0	0	0	0
Otros ingresos	0	0	0	0
Total de ingresos	8,282,850,000	7,921,986,000	4,466,478,000	4,353,173,000
Ingresos financieros [sinopsis]				
Intereses ganados	113,342,000	77,751,000	61,143,000	34,700,000
Utilidad por fluctuación cambiaria	0	0	0	0
Utilidad por cambios en el valor razonable de derivados	0	0	0	0
Utilidad por cambios en valor razonable de instrumentos financieros	0	0	0	0
Otros ingresos financieros	0	0	0	0
Total de ingresos financieros	113,342,000	77,751,000	61,143,000	34,700,000
Gastos financieros [sinopsis]				
Intereses devengados a cargo	752,823,000	759,668,000	391,199,000	415,643,000
Pérdida por fluctuación cambiaria	7,728,000	38,419,000	6,818,000	27,078,000
Pérdidas por cambio en el valor razonable de derivados	0	0	0	0
Pérdida por cambios en valor razonable de instrumentos financieros	0	0	0	0
Otros gastos financieros	0	0	0	0
Total de gastos financieros	760,551,000	798,087,000	398,017,000	442,721,000
Impuestos a la utilidad [sinopsis]				
Impuesto causado	1,223,050,000	1,150,025,000	643,847,000	621,964,000
Impuesto diferido	(116,923,000)	(95,510,000)	(69,201,000)	(74,587,000)
Total de Impuestos a la utilidad	1,106,127,000	1,054,515,000	574,646,000	547,377,000

[800500] Notas - Lista de notas

Información a revelar sobre notas, declaración de cumplimiento con las NIIF y otra información explicativa de la entidad [bloque de texto]

Estos estados financieros consolidados intermedios no auditados al 30 de junio de 2026 han sido preparados de conformidad con la NIC 34 "Información financiera intermedia" (NIC 34 de las Normas Internacionales de Información Financiera, emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (IASB por sus siglas en inglés) por lo tanto se opta por la opción 1 la cual se documenta en el anexo 813000.

Dichos estados financieros contienen todos los ajustes, incluyendo aquellos de carácter normal y recurrente necesarios para una adecuada presentación de la situación financiera, y los resultados de las operaciones. La lectura y análisis de estos estados financieros debe efectuarse conjuntamente con los estados financieros por el año que terminó el 31 de diciembre de 2025.

Información a revelar sobre juicios y estimaciones contables [bloque de texto]

Información a revelar sobre gastos acumulados (o devengados) y otros pasivos [bloque de texto]

Información a revelar sobre correcciones de valor por pérdidas crediticias [bloque de texto]

Información a revelar sobre asociadas [bloque de texto]

Información a revelar sobre remuneración de los auditores [bloque de texto]

Información a revelar sobre la autorización de los estados financieros [bloque de texto]

Información a revelar sobre activos disponibles para la venta [bloque de texto]

Información a revelar sobre criterios de consolidación [bloque de texto]

Información a revelar sobre criterios de elaboración de los estados financieros [bloque de texto]

Información a revelar sobre activos biológicos, productos agrícolas en el punto de la cosecha o recolección y subvenciones gubernamentales relacionadas con activos biológicos [bloque de texto]

Información a revelar sobre préstamos [bloque de texto]

Información a revelar sobre combinaciones de negocios [bloque de texto]

Información a revelar sobre saldos bancarios y de efectivo en bancos centrales [bloque de texto]

Información a revelar sobre efectivo y equivalentes de efectivo [bloque de texto]

Información a revelar sobre el estado de flujos de efectivo [bloque de texto]

Información a revelar sobre cambios en las políticas contables [bloque de texto]

Información a revelar sobre cambios en políticas contables, estimaciones contables y errores [bloque de texto]

Información a revelar sobre garantías colaterales [bloque de texto]

Información a revelar sobre reclamaciones y beneficios pagados [bloque de texto]

Información a revelar sobre compromisos [bloque de texto]

Información a revelar sobre compromisos y pasivos contingentes [bloque de texto]

Información a revelar sobre pasivos contingentes [bloque de texto]

Información a revelar sobre costos de ventas [bloque de texto]

Información a revelar sobre riesgo de crédito [bloque de texto]

Información a revelar sobre instrumentos de deuda [bloque de texto]

Información a revelar sobre costos de adquisición diferidos que surgen de contratos de seguro [bloque de texto]

Información a revelar sobre ingresos diferidos [bloque de texto]

Información a revelar sobre impuestos diferidos [bloque de texto]

Información a revelar sobre depósitos de bancos [bloque de texto]

Información a revelar sobre depósitos de clientes [bloque de texto]

Información a revelar sobre gastos por depreciación y amortización [bloque de texto]

Información a revelar sobre instrumentos financieros derivados [bloque de texto]

Información a revelar sobre operaciones discontinuadas [bloque de texto]

Información a revelar sobre dividendos [bloque de texto]

Información a revelar sobre ganancias por acción [bloque de texto]

Información a revelar sobre el efecto de las variaciones en las tasas de cambio de la moneda extranjera [bloque de texto]

Información a revelar sobre beneficios a los empleados [bloque de texto]

Información a revelar sobre los segmentos de operación de la entidad [bloque de texto]

Información a revelar sobre hechos ocurridos después del periodo sobre el que se informa [bloque de texto]

Información a revelar sobre gastos [bloque de texto]

Información a revelar sobre gastos por naturaleza [bloque de texto]

Información a revelar sobre activos para exploración y evaluación [bloque de texto]

Información a revelar sobre medición del valor razonable [bloque de texto]

Información a revelar sobre el valor razonable de instrumentos financieros [bloque de texto]

Información a revelar sobre ingresos (gastos) por primas y comisiones [bloque de texto]

Información a revelar sobre gastos financieros [bloque de texto]

Información a revelar sobre ingresos (gastos) financieros [bloque de texto]

Información a revelar sobre ingresos financieros [bloque de texto]

Información a revelar sobre activos financieros mantenidos para negociar [bloque de texto]

Información a revelar sobre instrumentos financieros [bloque de texto]

Información a revelar sobre instrumentos financieros a valor razonable con cambios en resultados [bloque de texto]

Información a revelar sobre instrumentos financieros designados como a valor razonable con cambios en resultados [bloque de texto]

Información a revelar sobre instrumentos financieros mantenidos para negociar [bloque de texto]

Información a revelar sobre pasivos financieros mantenidos para negociar [bloque de texto]

Información a revelar sobre gestión del riesgo financiero [bloque de texto]

Información a revelar sobre la adopción por primera vez de las NIIF [bloque de texto]

Información a revelar sobre gastos generales y administrativos [bloque de texto]

Información a revelar sobre información general sobre los estados financieros [bloque de texto]

UAFIDA Ajustada: La UAFIDA Ajustada se determina restando a la UAFIDA los ingresos de construcción y sumando los costos de construcción y la provisión de mantenimiento. Ya que los ingresos y costos de construcción son partidas que no afectan la generación de efectivo y el cargo de la provisión de mantenimiento corresponde a inversiones de capital. La UAFIDA Ajustada no debe considerarse como una medida alternativa de la utilidad neta, como un indicador del desempeño de la Compañía, como un indicador de la liquidez o como medida alternativa a la UAFIDA.

Información a revelar sobre la hipótesis de negocio en marcha [bloque de texto]

Información a revelar sobre el crédito mercantil [bloque de texto]

Información a revelar sobre subvenciones del gobierno [bloque de texto]

Información a revelar sobre deterioro de valor de activos [bloque de texto]

Información a revelar sobre impuestos a las ganancias [bloque de texto]

Información a revelar sobre empleados [bloque de texto]

Información a revelar sobre personal clave de la gerencia [bloque de texto]

Información a revelar de contratos de seguro [bloque de texto]

Información a revelar sobre ingresos ordinarios por primas de seguro [bloque de texto]

Información a revelar sobre activos intangibles [bloque de texto]

Información a revelar sobre activos intangibles y crédito mercantil [bloque de texto]

Información a revelar sobre gastos por intereses [bloque de texto]

Información a revelar sobre ingresos por intereses [bloque de texto]

Información a revelar sobre ingresos (gastos) por intereses [bloque de texto]

Información a revelar sobre inventarios [bloque de texto]

Información a revelar sobre pasivos por contratos de inversión [bloque de texto]

Información a revelar sobre propiedades de inversión [bloque de texto]

Información a revelar sobre inversiones contabilizadas utilizando el método de la participación [bloque de texto]

Información a revelar sobre inversiones distintas de las contabilizadas utilizando el método de la participación [bloque de texto]

Información a revelar sobre capital social [bloque de texto]

Administración de capital

Los objetivos de la Entidad en la gestión del capital son los de mantener una estructura financiera - patrimonial óptima para reducir el costo de capital, salvaguardando la capacidad para continuar sus operaciones con una adecuada solidez de sus razones de endeudamiento.

La Entidad no está sujeta a requerimiento alguno impuesto externamente para la administración de su capital.

La Entidad administra su capital para asegurar la capacidad de continuar maximizando el retorno de capital a sus inversionistas a través de tres principales objetivos estratégicos, como son:

1. Optimización de costos y gastos - Los indicadores de este objetivo se evalúan sin incluir los ingresos de construcción, los costos de construcción y la provisión de mantenimiento. Este indicador permite evaluar la relación entre los costos y gastos con los ingresos totales.

2. Incremento de los flujos de efectivo y optimización del estado de situación financiera.

3. Generación de mayores ingresos - Para los indicadores de este objetivo se monitorean la variación de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos. Se monitorea mensualmente por la gerencia de control y se presenta trimestralmente al Comité de Planeación Estratégica de la Entidad para, en su caso, tomar acciones que permitan asegurar el cumplimiento del objetivo.

El Comité de Planeación Estratégica evalúa y revisa estos objetivos de manera trimestral. Como parte de la revisión, el Comité considera el costo de capital y los riesgos asociados a los objetivos estratégicos establecidos.

Información a revelar sobre negocios conjuntos [bloque de texto]

Información a revelar anticipos por arrendamientos [bloque de texto]

Información a revelar sobre arrendamientos [bloque de texto]

Información a revelar sobre riesgo de liquidez [bloque de texto]

Información a revelar sobre préstamos y anticipos a bancos [bloque de texto]

Información a revelar sobre préstamos y anticipos a clientes [bloque de texto]

Información a revelar sobre riesgo de mercado [bloque de texto]

Información a revelar sobre el valor de los activos netos atribuibles a los tenedores de las unidades de inversión [bloque de texto]

Información a revelar sobre participaciones no controladoras [bloque de texto]

Información a revelar sobre activos no circulantes mantenidos para la venta y operaciones discontinuadas [bloque de texto]

Información a revelar sobre activos no circulantes o grupo de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta [bloque de texto]

Información a revelar sobre objetivos, políticas y procesos para la gestión del capital [bloque de texto]

Información a revelar sobre otros activos [bloque de texto]

Información a revelar sobre otros activos circulantes [bloque de texto]

Información a revelar sobre otros pasivos circulantes [bloque de texto]

Información a revelar sobre otros pasivos [bloque de texto]

Información a revelar sobre otros activos no circulantes [bloque de texto]

Información a revelar sobre otros pasivos no circulantes [bloque de texto]

Información a revelar sobre otros gastos de operación [bloque de texto]

Información a revelar sobre otros ingresos (gastos) de operación [bloque de texto]

Información a revelar sobre otros resultados de operación [bloque de texto]

Información a revelar sobre anticipos y otros activos [bloque de texto]

Información a revelar sobre ganancias (pérdidas) por actividades de operación [bloque de texto]

Información a revelar sobre propiedades, planta y equipo [bloque de texto]

Información a revelar sobre provisiones [bloque de texto]

Información a revelar sobre la reclasificación de instrumentos financieros [bloque de texto]

Información a revelar sobre ingresos de actividades ordinarias reconocidos procedentes de contratos de construcción [bloque de texto]

Información a revelar sobre reaseguros [bloque de texto]

Información a revelar sobre partes relacionadas [bloque de texto]

Información a revelar sobre acuerdos de recompra y de recompra inversa [bloque de texto]

Información a revelar sobre gastos de investigación y desarrollo [bloque de texto]

Información a revelar sobre reservas dentro de capital [bloque de texto]

Información a revelar sobre efectivo y equivalentes de efectivo restringidos [bloque de texto]

Información a revelar sobre ingresos de actividades ordinarias [bloque de texto]

Información a revelar sobre acuerdos de concesión de servicios [bloque de texto]

Información a revelar sobre capital en acciones, reservas y otras participaciones en el capital contable [bloque de texto]

Información a revelar sobre acuerdos con pagos basados en acciones [bloque de texto]

Información a revelar sobre pasivos subordinados [bloque de texto]

Información a revelar sobre subsidiarias [bloque de texto]

Información a revelar de las políticas contables significativas [bloque de texto]

Estos estados financieros consolidados intermedios no auditados al 30 de junio de 2026 han sido preparados de conformidad con la NIC 34 "Información financiera intermedia" (NIC 34 de las Normas Internacionales de Información Financiera, emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (IASB por sus siglas en inglés) por lo tanto se opta por la opción 1 la cual se documenta en el anexo 813000. Dichos estados financieros contienen todos los ajustes, incluyendo aquellos de carácter normal y recurrente necesarios para una adecuada presentación de la situación financiera, y los resultados de las operaciones. La lectura y análisis de estos estados financieros debe efectuarse conjuntamente con los estados financieros por el año que terminó el 31 de diciembre de 2025.

Información a revelar sobre cuentas por cobrar y por pagar por impuestos [bloque de texto]

Información a revelar sobre proveedores y otras cuentas por pagar [bloque de texto]

Información a revelar sobre clientes y otras cuentas por cobrar [bloque de texto]

Información a revelar sobre ingresos (gastos) comerciales [bloque de texto]

Información a revelar sobre acciones propias [bloque de texto]

[800600] Notas - Lista de políticas contables

Información a revelar de las políticas contables significativas [bloque de texto]

Estos estados financieros consolidados intermedios no auditados al 30 de junio de 2026 han sido preparados de conformidad con la NIC 34 "Información financiera intermedia" (NIC 34 de las Normas Internacionales de Información Financiera, emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (IASB por sus siglas en inglés) por lo tanto se opta por la opción 1 la cual se documenta en el anexo 813000. Dichos estados financieros contienen todos los ajustes, incluyendo aquellos de carácter normal y recurrente necesarios para una adecuada presentación de la situación financiera, y los resultados de las operaciones. La lectura y análisis de estos estados financieros debe efectuarse conjuntamente con los estados financieros por el año que terminó el 31 de diciembre de 2025.

Descripción de la política contable de activos financieros disponibles para la venta [bloque de texto]

Descripción de la política contable para activos biológicos [bloque de texto]

Descripción de la política contable para costos de préstamos [bloque de texto]

Descripción de la política contable para préstamos [bloque de texto]

Descripción de la política contable para combinaciones de negocios [bloque de texto]

Descripción de la política contable para combinaciones de negocios y crédito mercantil [bloque de texto]

Descripción de la política contable para flujos de efectivo [bloque de texto]

Descripción de la política contable para garantías colaterales [bloque de texto]

Descripción de la política contable para construcciones en proceso [bloque de texto]

Descripción de la política contable para activos y pasivos contingentes [bloque de texto]

Descripción de la política contable de los costos de adquisición [bloque de texto]

Descripción de la política contable para los programas de lealtad a los consumidores [bloque de texto]

Descripción de la política contable para provisiones para retiro del servicio, restauración y rehabilitación [bloque de texto]

Descripción de la política contable para costos de adquisición diferidos que surgen de contratos de seguro [bloque de texto]

Descripción de la política contable para el impuesto sobre la renta diferido [bloque de texto]

Descripción de la política contable para gastos por depreciación [bloque de texto]

Descripción de la política contable para baja en cuentas de instrumentos financieros [bloque de texto]

Descripción de la política contable para instrumentos financieros derivados [bloque de texto]

Descripción de la política contable para instrumentos financieros derivados y coberturas [bloque de texto]

Descripción de la política contable para la determinación de los componentes del efectivo y equivalentes de efectivo [bloque de texto]

Descripción de la política contable para operaciones discontinuadas [bloque de texto]

Descripción de la política contable para descuentos y reembolsos [bloque de texto]

Descripción de la política contable para dividendos [bloque de texto]

Descripción de la política contable para las ganancias por acción [bloque de texto]

Descripción de la política contable de los derechos de emisiones [bloque de texto]

Descripción de la política contable para beneficios a los empleados [bloque de texto]

Descripción de la política contable para gastos relacionados con el medioambiente [bloque de texto]

Descripción de la política contable para partidas excepcionales [bloque de texto]

Descripción de la política contable para gastos [bloque de texto]

Descripción de las políticas contables para desembolsos de exploración y evaluación [bloque de texto]

Descripción de la política contable para mediciones al valor razonable [bloque de texto]

Descripción de la política contable para primas e ingresos y gastos por comisiones [bloque de texto]

Descripción de la política contable para gastos financieros [bloque de texto]

Descripción de la política contable para ingresos y gastos financieros [bloque de texto]

Descripción de la política contable para activos financieros [bloque de texto]

Descripción de la política contable para garantías financieras [bloque de texto]

Descripción de la política contable para instrumentos financieros [bloque de texto]

Descripción de la política contable para instrumentos financieros a valor razonable con cambios en resultados [bloque de texto]

Descripción de la política contable para pasivos financieros [bloque de texto]

Descripción de la política contable para conversión de moneda extranjera [bloque de texto]

Descripción de la política contable para las cuotas de franquicia [bloque de texto]

Descripción de la política contable para la moneda funcional [bloque de texto]

Descripción de la política contable para el crédito mercantil [bloque de texto]

Descripción de las políticas contables para subvenciones gubernamentales [bloque de texto]

Descripción de la política contable para coberturas [bloque de texto]

Descripción de la política contable para inversiones mantenidas hasta el vencimiento [bloque de texto]

Descripción de la política contable para deterioro del valor de activos [bloque de texto]

Descripción de la política contable para deterioro del valor de activos financieros [bloque de texto]

Descripción de la política contable para deterioro del valor de activos no financieros [bloque de texto]

Descripción de la política contable para impuestos a las ganancias [bloque de texto]

Descripción de las políticas contables de contratos de seguro y de los activos, pasivos, ingresos y gastos relacionados [bloque de texto]

Descripción de la política contable para activos intangibles y crédito mercantil [bloque de texto]

Descripción de la política contable para activos intangibles distintos al crédito mercantil [bloque de texto]

Descripción de la política contable para ingresos y gastos por intereses [bloque de texto]

Descripción de las políticas contables para inversiones en asociadas [bloque de texto]

Descripción de la política contable para inversiones en asociadas y negocios conjuntos [bloque de texto]

Descripción de las políticas contables para inversiones en negocios conjuntos [bloque de texto]

Descripción de la política contable para propiedades de inversión [bloque de texto]

Descripción de la política contable para inversiones distintas de las inversiones contabilizadas utilizando el método de la participación [bloque de texto]

Descripción de la política contable para el capital social [bloque de texto]

Descripción de la política contable para arrendamientos [bloque de texto]

Descripción de la política contable para préstamos y cuentas por cobrar [bloque de texto]

Descripción de las políticas contables para la medición de inventarios [bloque de texto]

Descripción de la política contable para activos de minería [bloque de texto]

Descripción de la política contable para derechos de minería [bloque de texto]

Descripción de la política contable para activos no circulantes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta [bloque de texto]

Descripción de la política contable para activos no circulantes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta y operaciones discontinuadas [bloque de texto]

Descripción de la política contable para la compensación de instrumentos financieros [bloque de texto]

Descripción de la política contable para activos de petróleo y gas [bloque de texto]

Descripción de la política contable para los activos de programación [bloque de texto]

Descripción de la política contable para propiedades, planta y equipo [bloque de texto]

Descripción de la política contable para provisiones [bloque de texto]

Descripción de la política contable para la reclasificación de instrumentos financieros [bloque de texto]

Descripción de la política contable para el reconocimiento en el resultado del periodo de la diferencia entre el valor razonable en el reconocimiento inicial y el precio de transacción [bloque de texto]

Descripción de las políticas contables para el reconocimiento de ingresos de actividades ordinarias [bloque de texto]

Descripción de las políticas contables para las cuentas diferidas de actividades reguladas [bloque de texto]

Descripción de la política contable para reaseguros [bloque de texto]

Descripción de la política contable para reparación y mantenimiento [bloque de texto]

Descripción de la política contable para acuerdos de recompra y de recompra inversa [bloque de texto]

Descripción de la política contable para gastos de investigación y desarrollo [bloque de texto]

Descripción de la política contable para el efectivo y equivalentes de efectivo restringido [bloque de texto]

Descripción de la política contable para la información financiera por segmentos [bloque de texto]

Descripción de la política contable para los acuerdos de concesión de servicios [bloque de texto]

Descripción de la política contable para las transacciones con pagos basados en acciones [bloque de texto]

Descripción de la política contable para costos de desmonte [bloque de texto]

Descripción de la política contable para subsidiarias [bloque de texto]

Descripción de la política contable para los impuestos distintos del impuesto sobre la renta [bloque de texto]

Descripción de las políticas contables para los beneficios por terminación [bloque de texto]

Descripción de la política contable para proveedores y otras cuentas por pagar [bloque de texto]

Descripción de la política contable para clientes y otras cuentas por cobrar [bloque de texto]

Descripción de la política contable para ingresos y gastos comerciales [bloque de texto]

Descripción de la política contable para transacciones con participaciones no controladoras [bloque de texto]

Descripción de la política contable para transacciones con partes relacionadas [bloque de texto]

Descripción de la política contable para acciones propias [bloque de texto]

Descripción de la política contable para los títulos opcionales [bloque de texto]

Descripción de otras políticas contables relevantes para comprender los estados financieros [bloque de texto]

[813000] Notas - Información financiera intermedia de conformidad con la NIC 34

Información a revelar sobre información financiera intermedia [bloque de texto]

Efectivo y equivalentes de efectivo

El saldo de efectivo y equivalentes de efectivo se integra como sigue:

Efectivo y equivalentes de efectivo		
	JUNIO	**JUNIO**
	2026	**2025**
Fondo fijo	1,593	1,492
Bancos	2,575,782	3,352,203
Inversiones en valores	-	-
	2,577,375	**3,353,695**

Deuda a largo plazo

La deuda a largo plazo con instituciones de crédito, emisiones de obligaciones y otros valores negociables al 30 de junio de 2026 y 2025, antes de amortización de comisiones, se integra como sigue:

Préstamos bancarios	**JUNIO**	**JUNIO**
	2026	**2025**
El 16 de abril de 2021, se completó la colocación de Certificados Bursátiles Verdes en el mercado mexicano por Ps.1,000 millones a 5 años a una tasa variable TIIE 28 + 75 puntos base.	0	1,000,000
El 16 de abril de 2021, se completó la colocación de Certificados Bursátiles en el mercado mexicano por Ps. 2,500 millones a 7 años a una tasa fija anual de 7.83%.	2,500,000	2,500,000
El 31 de marzo de 2022, se completó la colocación de Certificados Bursátiles de largo plazo en el mercado mexicano por Ps. 1,700 millones a 5 años devenga intereses a TIIE a 28 días más 14 puntos base.	1,700,000	1,700,000

El 31 de marzo de 2022, se completó la colocación de Certificados Bursátiles de largo plazo en el mercado mexicano por Ps. 2,300 millones a 7 años devenga intereses a una tasa fija anual de 9.35%	2,300,000	2,300,000
El 10 de marzo de 2023, se completó la colocación de Certificados Bursátiles vinculados a la sostenibilidad de largo plazo en el mercado mexicano por Ps. 2,560 millones a 7 años devenga intereses a TIIE a 28 días más 22 puntos base.	2,560,000	2,560,000
El 10 de marzo de 2023, se completó la colocación de Certificados Bursátiles vinculados a la sostenibilidad de largo plazo en el mercado mexicano por Ps. 640 millones a 3.4 años devenga intereses a TIIE a 28 días más 22 puntos base.	640,000	640,000
El 25 de junio de 2025, se completó la colocación de Certificados Bursátiles de largo plazo en el mercado mexicano por Ps. 820 millones a 3 años devenga intereses a una tasa variable TIIE de fondeo más 45 puntos base	820,000	820,000
El 25 de junio de 2025, se completó la colocación de Certificados Bursátiles de largo plazo en el mercado mexicano por Ps. 1,930 millones a 7 años devenga intereses a una tasa fija de 9.34%	1,930,000	1,930,000
	12,450,000	**13,450,000**
Menos:		
Comisiones y gastos por financiamiento	(19,359)	(25,257)
Porción circulante de la deuda a largo plazo	(2,340,000)	(1,000,000)
	10,090,641	**12,424,743**

Saldos y transacciones con partes relacionadas

a. Las cuentas por cobrar a partes relacionadas se integran como sigue:

Cuentas por cobrar a partes relacionadas	**JUNIO**	**JUNIO**
	2026	**2025**
VCD Inmobiliaria y Construcción SAPI de CV	-	540
VCD Construcción y Desarrollo, SAPI de CV	3,265	2,948
Cobra Soluciones y Movilidad	89,732	-
Freyssinet de México	954	-
	93,951	**3,488**

b. Las cuentas por pagar a partes relacionadas se integran como sigue:

Cuentas por pagar a partes relacionadas	**JUNIO**	**JUNIO**
	2026	**2025**
Seta (Asist Tec)	110,831	106,379
Seta (Dividendos)	312,543	287,029

GGA Capital	178,360	218,295
Operadora Nacional Hispana	5,164	3,904
VCD Construcción y Desarrollo	2,856	2,895
Grupo Santa Fe	1,453	1,031
VCD Inmobiliaria y Construcción	1,010	1,071
Vinci Airports	114	670
Vinci Mobility	-	173
MVD 1994 Real State Construction	2,978	3,775
Cobra Soluciones y Movilidad	8,914	-
Freyssinet de México	798	0
	625,021	**625,222**

Descripción de sucesos y transacciones significativas

OMA anuncia el cumplimiento de su Objetivo de Desempeño de Sostenibilidad. Durante el trimestre OMA alcanzó el Objetivo de Desempeño de Sostenibilidad (ODS) vinculado a sus emisiones de certificados bursátiles sostenibles, logrando una reducción del 88% en las emisiones de Alcance 1 y 2 por pasajero (KgCO2e/PAX) al cierre de 2025, superando la meta establecida del 58% respecto del año base 2018. Este resultado fue impulsado por iniciativas de eficiencia energética y descarbonización, incluyendo el uso de energías renovables, paneles solares, sistemas de almacenamiento de energía y la transición hacia vehículos eléctricos e híbridos. El cumplimiento del objetivo fue verificado por un tercero independiente, reafirmando el compromiso de OMA con la sostenibilidad y la resiliencia de sus operaciones.

OMA coloca Certificados Bursátiles por Ps.3,000 millones. El 16 de julio de 2026, OMA colocó certificados bursátiles de largo plazo en el mercado local por un total de Ps.3,000 millones. De los recursos obtenidos de las emisiones, Ps.1,700 millones fueron utilizados para el pago total de deuda vigente de corto plazo, Ps.640 millones para el repago total de los certificados bursátiles de largo plazo OMA 23L con vencimiento al 24 de julio de 2026, y el remanente será utilizado para el fondeo de inversiones para el Plan Maestro de Desarrollo así como para otros fines de uso corporativos generales, incluyendo usos diversos de capital de trabajo.

Publicación del Reporte IFRS S1/S2 2025 de OMA. El día de hoy, OMA publicó su primer reporte IFRS S1/S2, preparado de conformidad con los requerimientos de revelación de información relacionada con sostenibilidad emitidos por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (CNBV). El reporte presenta información sobre la gobernanza, estrategia, gestión de riesgos, así como métricas y objetivos relacionados con los riesgos y oportunidades vinculados con la sustentabilidad y el clima que razonablemente podrían afectar las perspectivas de la Compañía.

Descripción de las políticas contables y métodos de cálculo seguidos en los estados financieros intermedios [bloque de texto]

1. Bases de presentación y consolidación

a. ***Declaración de cumplimiento***

Los estados financieros consolidados intermedios no auditados al 30 de junio de 2026 han sido preparados de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera (“NIIF”) (IFRS, por sus siglas en inglés) y sus adecuaciones e interpretaciones emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (IASB, por sus siglas en inglés).

b. ***Bases de preparación***

Los estados financieros consolidados intermedios no auditados al 30 de junio de 2026 de la Entidad han sido preparados sobre la base de costo histórico, excepto por algunas partidas que se miden a valor presente. Adicionalmente, la Entidad determina el valor razonable de algunos instrumentos financieros para propósitos de revelación.

i. Costo histórico

El costo histórico generalmente se basa en el valor razonable de la contraprestación entregada a cambio de bienes y servicios.

ii. Valor razonable

El 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, independientemente de si ese precio es observable o estimado utilizando directamente otra técnica de valuación. Al estimar el valor razonable de un activo o un pasivo, la Entidad tiene en cuenta las características del activo o pasivo, si los participantes del mercado tomarían esas características al momento de fijar el precio del activo o pasivo en la fecha de medición. El valor razonable para propósitos de medición y/o revelación de estos estados financieros consolidados se determina de forma tal, a excepción de las transacciones con pagos basados en acciones que están dentro del alcance de la IFRS 2, las operaciones de arrendamiento que están dentro del alcance de la IFRS 16 , y las valuaciones que tienen algunas similitudes con valor razonable, pero no es un valor razonable, tales como el valor neto de realización de la IAS 2 o el valor en uso de la IAS 36.

Además, para efectos de información financiera, las mediciones de valor razonable se clasifican en Nivel 1, 2 o 3 con base en el grado en que son observables los datos de entrada en las mediciones y su importancia en la determinación del valor razonable en su totalidad, las cuales se describen de la siguiente manera:

- Nivel 1 Se consideran precios de cotización en un mercado activo para activos o pasivos idénticos que la Entidad puede obtener a la fecha de la valuación;
- Nivel 2 Datos de entrada observables distintos de los precios de cotización del Nivel 1, ya sea directa o indirectamente, y
- Nivel 3 Considera datos de entrada no observables.

c. ***Moneda de reporte y funcional***

El peso mexicano, moneda de curso legal de los Estados Unidos Mexicanos, es la moneda en la que se presentan los estados financieros consolidados (moneda de reporte) y la moneda funcional de la Entidad. Las transacciones en moneda extranjera se registran de conformidad con las políticas establecidas descritas en la nota 2 b.

d. ***Estados consolidados de resultados y otros resultados integrales***

La Entidad presenta sus resultados y otros resultados integrales en un solo estado, considerando un renglón separado para la utilidad de operación, de acuerdo con las prácticas de la industria. Los costos y gastos son clasificados atendiendo a su naturaleza.

e. ***Estado de flujo de efectivo***

La Entidad presenta el flujo de efectivo de actividades de operación utilizando el método indirecto, en el cual la utilidad o pérdida es ajustada por los efectos de transacciones que no requieren flujo de efectivo incluyendo aquéllos asociados con actividades de inversión o de financiamiento.

f. ***Bases de consolidación de estados financieros***

Los estados financieros consolidados intermedios no auditados al 30 de junio de 2026 incluyen los estados financieros de la Entidad y los de las entidades controladas por la Entidad y sus subsidiarias. El control se obtiene cuando la Entidad tiene:

- Poder sobre la inversión;
- Exposición, o derechos, a rendimientos variables derivados de su participación con dicha Entidad, y
- La capacidad de afectar tales rendimientos mediante su poder sobre la entidad en la que invierte.

La Entidad reevalúa si tiene o no el control en una entidad, si los hechos y circunstancias indican que hay cambios en uno o más de los tres elementos del control mencionados anteriormente.

Cuando la Entidad tiene menos de la mayoría de los derechos de voto de una inversión, tiene poder sobre la inversión cuando los derechos de voto son suficientes para otorgarle la capacidad práctica de dirigir sus actividades relevantes, de forma unilateral. La Entidad considera todos los hechos y circunstancias pertinentes para evaluar si los derechos de voto de la Entidad en una inversión son suficientes para otorgarle poder, incluyendo:

- El porcentaje de participación de la Entidad en los derechos de voto en relación con el porcentaje y la dispersión de los derechos de voto de los otros tenedores de los mismos;
- Los derechos de voto potenciales mantenidos por la Entidad, otros tenedores de voto o por terceros;
- Los derechos derivados de otros acuerdos contractuales, y
- Cualquier hecho y circunstancias adicionales que indican que la Entidad tiene o no la capacidad presente de dirigir las actividades relevantes en el momento en que las decisiones deben tomarse, incluyendo los patrones de voto en las asambleas de accionistas anteriores.

La consolidación de una subsidiaria comienza cuando la Entidad obtiene el control sobre ésta y cesa cuando la Entidad pierde el control de la misma. Específicamente, los ingresos y gastos de la Entidad adquirida o enajenada durante el ejercicio se incluyen en el estado consolidado de resultados y otros resultados integrales desde la fecha en que se obtuvo el control hasta la fecha en que la Entidad deja de controlar a la subsidiaria. La utilidad neta y la utilidad integral se atribuyen a la participación controladora y a la participación no controladora de la Entidad.

La participación no controladora en el patrimonio de las subsidiarias se presenta en el rubro de “participación no controladora” dentro del capital contable del estado consolidado de situación financiera y se le atribuye la utilidad correspondiente en el estado consolidado de resultados y otros resultados integrales.

Los estados financieros de las entidades que se integran en la consolidación están formulados al 30 de junio de 2026. Todos los saldos y transacciones entre las Entidades que integran GACN han sido eliminados en la consolidación.

2. Principales políticas contables

Los estados financieros consolidados intermedios no auditados al 30 de junio de 2026 se elaboran de conformidad con las IFRS emitidas por el IASB. Su preparación requiere que la administración de la Entidad realice ciertas estimaciones y utilice ciertos supuestos para valuar algunas de las partidas de los estados financieros consolidados y para efectuar las revelaciones que se requieren en los mismos. Las estimaciones se basan en la información disponible y en el mejor conocimiento y juicio de la administración de acuerdo con la experiencia y hechos actuales; sin embargo, los resultados reales podrían diferir de dichas estimaciones. La Entidad ha implementado procedimientos de control para asegurar que sus políticas contables son aplicadas oportuna y adecuadamente. Aun cuando los resultados reales pueden diferir de dichas estimaciones, la administración de la Entidad considera que las estimaciones y supuestos utilizados fueron los adecuados en las circunstancias.

Los principios de consolidación, políticas contables y criterios de valuación utilizados en la elaboración de los estados financieros consolidados intermedios no auditados al 30 de junio de 2026 son los mismos que los aplicados en los estados financieros consolidados del ejercicio 2025.

a. ***Adopción de enmiendas a las NIIF***

I. **Aplicación de Normas Internacionales de Información Financiera nuevas y modificadas ("NIIF" o "IAS") que son obligatorias para el año 2025**

En el 2025, la Entidad ha aplicado enmiendas a las NIIF de Contabilidad emitidas por el IASB 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	La Entidad 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.

II. **Normas NIIF emitidas que son obligatorias para el 2026**

Enmienda a NIIF 9 e NIIF 7	Modificaciones a la clasificación y medición de instrumentos financieros.
Mejoras anuales a las normas NIIF de Contabilidad – Volumen 11	Modificaciones a la NIIF 1 Adopción por primera vez de las Normas Internacionales de Información Financiera, NIIF 7 Instrumentos Financieros: Información a Revelar y su Guía adjunta sobre la implementación de la NIIF 7, la NIIF 9 Instrumentos Financieros, la NIIF 10 Estados Financieros Consolidados y la NIC 7 Estado de Flujos de Efectivo.
Enmiendas a NIIF 9 e NIIF 7	Contratos que hacen referencia a la electricidad dependiente de la naturaleza.

La administración de la Entidad no espera que la adopción de los estándares antes mencionados tenga un impacto importante en los estados financieros consolidados de la Entidad

III. **Normas NIIF emitidas que aún no son efectivas**

NIIF 18	Presentación e información a revelar en los estados financieros. (1)
NIIF 19	Subsidiarias sin responsabilidad pública: Revelaciones (1)

1) En vigor para los periodos anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2027.

La administración de la Entidad 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 como se indica a continuación:

NIIF 18 Presentación Información a Revelar en los Estados Financieros

La NIIF 18 sustituye a la NIC 1, manteniendo sin cambios muchos de los requisitos de la NIC 1 y complementándolos con nuevos requisitos. Además, algunos párrafos de la NIC 1 se han trasladado a la NIC 8 y a la NIIF 7. Adicionalmente, el IASB ha realizado modificaciones menores a la NIC 7 y a la NIC 33 Ganancias por Acción.

La NIIF 18 introduce nuevos requisitos para:

- Presentar categorías específicas y subtotales definidos en el estado de pérdidas y ganancias
- Proporcionar información sobre las medidas de desempeño definidas por la gerencia (MPM) en las notas a los estados financieros.
- Mejorar la agregación y desagregación.

Se requiere que una entidad aplique la NIIF 18 para los ejercicios anuales sobre los que se informa que comiencen a partir del 1 de enero de 2027, permitiéndose una aplicación anticipada. Las enmiendas a la NIC 7 y a la NIC 33, así como las enmiendas a la NIC 8 revisada y a la NIIF 7, entran en vigor cuando una entidad aplica la NIIF 18. La NIIF 18 requiere una aplicación retroactiva con disposiciones transitorias específicas.

La administración de la Entidad no prevé que la aplicación de estas modificaciones pueden tener un impacto en los estados financieros consolidados de la Entidad en periodos futuros.

b. ***Transacciones en moneda extranjera***

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 monetarios en moneda extranjera se convierten en moneda nacional al tipo de cambio vigente al final del período de reporte. Las partidas no monetarias calculadas en términos de costo histórico, en moneda extranjera, no se reconvierten. Los efectos de las fluctuaciones cambiarias se registran en los resultados, excepto por diferencias en cambio provenientes de préstamos denominados en moneda extranjera relacionados con los activos calificables para la capitalización de intereses, los cuales se incluyen en el costo de dichos activos al ser considerados como un ajuste a los costos por intereses sobre dichos préstamos denominados en moneda extranjera.

c. ***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 con vencimiento hasta de tres meses a partir de su fecha de adquisición y sujetos a riesgos poco importantes de cambios en valor. El efectivo se presenta a valor nominal y los equivalentes de efectivo se valúan a su valor razonable.

d. ***Instrumentos financieros***

Los activos y pasivos financieros se reconocen cuando la Entidad se convierte en una parte de las disposiciones contractuales de los instrumentos.

Los activos y pasivos financieros se valúan inicialmente a su valor razonable. Los costos de la transacción que son directamente atribuibles a la adquisición o emisión de activos y pasivos financieros (distintos de los activos financieros a valor razonable con cambios en resultados) se suman o reducen del valor razonable de los activos o pasivos financieros, en su caso, en el reconocimiento inicial. Los

costos de transacción directamente atribuibles a la adquisición de activos y pasivos financieros a su valor razonable con cambios en resultados se reconocen inmediatamente en resultados.

Activos financieros

Todas las compras o ventas regulares de activos financieros se reconocen y se dan de baja en la fecha de negociación. Las compras o ventas regulares son compras o ventas de activos financieros que requieren la entrega de activos dentro del plazo establecido por la regulación o prácticas habituales en el mercado.

Todos los activos financieros reconocidos se miden posteriormente en su totalidad, ya sea a costo amortizado o valor razonable, según la clasificación de los activos financieros.

Al 30 de junio de 2026 y al 31 de diciembre de 2025, todos los activos financieros de la Entidad han sido reconocidos a su costo amortizado.

i. *Costo amortizado y método de interés efectivo*

El método de interés efectivo es un método para calcular el costo amortizado de un instrumento de deuda y para asignar los ingresos por intereses durante el período relevante.

La tasa de interés efectiva es la tasa que descuenta exactamente las entradas futuras de efectivo esperadas (incluidas todas las comisiones y montos pagados o recibidos que forma parte integrante de la tasa de interés efectiva, los costos de transacción y otras primas o descuentos) excluyendo las pérdidas crediticias esperadas, a lo largo de la vida esperada del instrumento de deuda o, en su caso, un período más corto, al importe en libros bruto del instrumento de deuda en el reconocimiento inicial.

El costo amortizado de un activo financiero es el monto al cual el activo financiero se mide en el reconocimiento inicial menos los reembolsos del principal, más la amortización acumulada utilizando el método de interés efectivo de cualquier diferencia entre ese monto inicial y el monto de vencimiento, ajustado por cualquier pérdida. El valor bruto en libros de un activo financiero es el costo amortizado de un activo financiero antes de ajustar cualquier provisión para pérdidas.

ii. *Activos financieros a valor razonable a través de otros resultados integrales*

Los activos financieros a su valor razonable a través de otros resultados integrales son aquellos cuyo modelo de negocio se basa en obtener flujos de efectivo contractuales y vender activos financieros, además de que sus condiciones contractuales dan lugar, en fechas especificadas, a flujos de efectivo que son únicamente pagos del principal e intereses sobre el importe del principal pendiente de pago. Al 30 de junio de 2026, la Entidad no mantiene activos financieros medidos a su valor razonable a través de otros resultados integrales.

iii. *Activos financieros a valor razonable a través de resultados*

Los activos financieros son clasificados a valor razonable con cambios en resultados cuando el activo financiero se mantiene con fines de negociación o se designa como un activo financiero a valor razonable con cambios en resultados. Al 30 de junio de 2026 y al 31 de diciembre de 2025, la Entidad no cuenta con activos financieros a valor razonable a través de resultados.

Deterioro de activos financieros

La Entidad reconoce una provisión para pérdidas por pérdidas crediticias esperadas en inversiones en instrumentos de deuda que se miden a costo amortizado o a valor razonable a través de otros resultados integrales, cuentas por cobrar comerciales y activos contractuales. El monto de las pérdidas crediticias esperadas se actualiza en cada fecha de reporte para reflejar los cambios en el riesgo crediticio desde el reconocimiento inicial del instrumento financiero respectivo.

La Entidad reconoce pérdidas crediticias esperadas de por vida para las cuentas por cobrar comerciales y los activos contractuales. Las pérdidas crediticias esperadas en estos activos financieros se estiman utilizando una matriz de provisión basada en la experiencia histórica de pérdidas crediticias de la Entidad, ajustada por factores que son específicos de los deudores y las condiciones económicas generales.

Para todos los demás instrumentos financieros, la Entidad reconoce la pérdida crediticia esperada de por vida cuando ha habido un aumento significativo en el riesgo crediticio desde el reconocimiento inicial. Sin embargo, si el riesgo crediticio en el instrumento financiero no ha aumentado significativamente desde el reconocimiento inicial, la Entidad mide la provisión para pérdidas para ese instrumento financiero en una cantidad igual a la pérdida crediticia esperada a 12 meses.

La pérdida crediticia esperada de por vida representa las pérdidas crediticias esperadas que resultarán de todos los eventos de incumplimiento posibles durante la vida útil esperada de un instrumento financiero. En contraste, la pérdida crediticia esperada a 12 meses representa la parte de la pérdida esperada de por vida que se espera que resulte de los eventos predeterminados en un instrumento financiero que sean posibles dentro de los 12 meses posteriores a la fecha del informe.

Incremento significativo en el riesgo de crédito

Al evaluar si el riesgo de crédito en un instrumento financiero ha aumentado significativamente desde el reconocimiento inicial, la Entidad compara el riesgo de que ocurra un incumplimiento en el instrumento financiero en la fecha de reporte con el riesgo de un incumplimiento en el instrumento financiero en la fecha de inicio. Al realizar esta evaluación, la Entidad considera información tanto cuantitativa como cualitativa que sea razonable y fundamentada, incluida la experiencia histórica y la información prospectiva que está disponible.

i. *Definición de incumplimiento*

La Entidad considera que lo siguiente constituye un evento de incumplimiento para fines de administración de riesgo de crédito interno, ya que la experiencia histórica indica que los activos financieros pueden no ser recuperables en su totalidad cuando cumplen con cualquiera de los siguientes criterios:

- Cuando el deudor incumple los convenios financieros;
- La información desarrollada internamente u obtenida de fuentes externas indica que es improbable que el deudor pague a sus acreedores, incluida la Entidad, en su totalidad (sin tener en cuenta ninguna garantía que tenga la Entidad).

Independientemente del análisis anterior, la Entidad considera que el incumplimiento ha ocurrido cuando un activo financiero tiene más de 90 días de vencimiento, a menos que la Entidad tenga información razonable y confiable para demostrar que un criterio de incumplimiento más atrasado es más apropiado.

ii. *Activos financieros con deterioro crediticio*

Un activo financiero tiene deterioro crediticio cuando se han producido uno o más eventos que tienen un impacto perjudicial en los flujos de efectivo futuros estimados de ese activo financiero.

iii. *Política de bajas*

La Entidad da de baja un activo financiero cuando hay información que indica que el deudor se encuentra en una dificultad financiera grave y no existe una perspectiva realista de recuperación, por ejemplo, cuando el deudor entra en liquidación o proceso de quiebra. Cualquier recuperación se reconoce en resultados.

iv. *Medición y reconocimiento de pérdidas crediticias*

De acuerdo con la norma IFRS 9, la Entidad reconoce una provisión de incobrables por pérdidas crediticias esperadas en los activos financieros, tales como: cuentas por cobrar comerciales y otros activos financieros. Las pérdidas crediticias esperadas en estos activos financieros se estiman utilizando un modelo de cálculo basado en la experiencia histórica de pérdidas crediticias de la Entidad, ajustada por factores que son específicos de los deudores, las condiciones económicas generales y una evaluación tanto de la dirección actual como de las condiciones existentes a la fecha de reporte, incluyendo el valor del dinero en el tiempo cuando sea apropiado.

La medición de las pérdidas crediticias esperadas es una función de la probabilidad de incumplimiento, la pérdida dada el incumplimiento (es decir, la magnitud de la pérdida si existe un incumplimiento) y la exposición en el incumplimiento. La evaluación de la probabilidad de incumplimiento y la pérdida dada por defecto se basa en datos históricos ajustados por información prospectiva como se describe anteriormente. En cuanto a la exposición al incumplimiento, para los activos financieros, esto está representado por el valor en libros bruto de los activos en la fecha de reporte.

Para los activos financieros, la pérdida crediticia esperada se estima como la diferencia entre todos los flujos de efectivo contractuales que se deben a la Entidad de acuerdo con el contrato y todos los flujos de efectivo que la Entidad espera recibir, descontados a la tasa de interés efectiva original.

Baja de activos financieros

La Entidad da de baja un activo financiero solo cuando los derechos contractuales de los flujos de efectivo del activo expiran, o cuando transfiere a otra entidad el activo financiero y sustancialmente todos los riesgos y beneficios de la propiedad del activo.

Al darse de baja de un activo financiero medido al costo amortizado, la diferencia entre el valor en libros del activo y la suma de la contraprestación recibida y por cobrar se reconoce en resultados.

Pasivos financieros y capital
Clasificación como deuda o capital

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.

Instrumentos de capital

Un instrumento de capital es cualquier contrato que evidencie un interés residual en los activos de una entidad después de deducir todos sus pasivos. Los instrumentos de capital emitidos por la Entidad se reconocen a los importes recibidos, netos de los costos directos de emisión.

La Entidad constituye una reserva proveniente de las utilidades acumuladas, para comprar y vender acciones propias, con objeto de incrementar la liquidez de la acción (volumen operado diario) en el mercado de valores, de conformidad con la Ley respectiva. La asamblea de accionistas autoriza el monto de la reserva y los recursos máximos a utilizar para esta actividad en cada período comprendido entre dicha asamblea y la siguiente, en la cual se apruebe y se realice la aplicación de resultados.

Al ocurrir una compra, las acciones se convierten en acciones en tesorería y se carga al capital contable al precio de compra; una parte al capital social a su valor histórico, y el excedente, a la reserva para recompra de acciones, No se reconoce ninguna ganancia o pérdida en resultados por la compra, venta, emisión o cancelación de los instrumentos de capital propios de la Entidad.

Pasivos financieros

Todos los pasivos financieros se miden subsecuentemente a costo amortizado utilizando el método de interés efectivo o en valor razonable a través de resultados.

Otros pasivos financieros

Otros pasivos financieros, incluyendo los préstamos, emisiones de bonos, y de deuda con instituciones de crédito, así como acreedores comerciales y otras cuentas por pagar, se valúan inicialmente a valor razonable, representado en la mayoría de las veces por la contraprestación pactada, neto de los costos de la transacción y se valúan posteriormente al costo amortizado usando el método de tasa de interés efectiva.

Baja de pasivos financieros

Los pasivos financieros se dan de baja si, y solo si, las obligaciones que conllevan se cumplen, cancelan o expiran. La diferencia entre el valor en libros del pasivo financiero dado de baja y la contraprestación pagada y por pagar se reconocen en el resultado del ejercicio.

Cuando un pasivo financiero medido a costo amortizado se modifica sin resultar en una baja, la Entidad reconoce una ganancia o pérdida en la modificación, la cual se calcula como la diferencia entre el costo amortizado a la fecha del refinanciamiento y los flujos de efectivo con los nuevos términos de financiamiento descontados a la tasa de interés efectiva de la deuda original. Adicionalmente, cuando la Entidad realiza una transacción de refinanciamiento y el pasivo anterior califica para ser dado de baja, los costos incurridos en el refinanciamiento se reconocen inmediatamente en resultados a la fecha de la extinción del pasivo financiero anterior.

e. ***Propiedades, mejoras en bienes arrendados y equipo, neto***

Las erogaciones por propiedades, mejoras en bienes arrendados y equipo, se capitalizan y se valúan a su costo de adquisición.

La depreciación se reconoce para llevar a resultados el costo de adquisición o el costo asumido de los activos (distintos a los terrenos y construcciones en proceso de mejoras en bienes arrendados). La depreciación de las mejoras en bienes arrendados y equipo se calcula utilizando el método de línea recta, tomando en consideración la vida útil del activo relacionado; la depreciación inicia cuando estos activos están listos para su uso. Las vidas útiles de los activos son las siguientes:

	Vidas útiles (años)
Mejoras en bienes arrendados	20
Maquinaria y equipo	10
Mobiliario y equipo	10
Equipo de transporte	4
Equipo de cómputo	3.3

La depreciación de las mejoras en bienes arrendados y equipo se registra en los resultados del ejercicio.

Baja de activos

Las ganancias y pérdidas de la venta de una partida de terrenos y edificios, maquinaria y equipo se determinan comparando el ingreso obtenido de la venta con el valor en libros de dicha partida y se reconocen netas dentro de otros (ingresos) y gastos, neto en resultados.

Las sustituciones o renovaciones de elementos completos que aumentan la vida útil del bien, o su capacidad económica, se contabilizan como incremento a las propiedades y equipo, con el consecuente retiro o baja contable de los elementos sustituidos o renovados.

Construcciones en proceso de mejoras en bienes arrendados

Las mejoras en bienes arrendados en proceso de construcción se registran al costo menos cualquier pérdida por deterioro reconocida. El costo incluye honorarios profesionales y, en el caso de activos calificables, los costos por préstamos capitalizados conforme a la política contable de la Entidad. Estas mejoras en bienes arrendados se clasifican en las categorías correspondientes de propiedades y equipo cuando están terminadas y listas para su uso previsto. La depreciación de estos activos, al igual que el de otros equipos, inicia cuando los activos están listos para su uso.

Gastos subsecuentes

Los gastos subsecuentes se reconocen como un activo separado sólo cuando es probable que dicho desembolso involucre un aumento de productividad, capacidad, eficiencia o una extensión de la vida útil y el costo del elemento pueda determinarse de forma confiable. Todos los demás gastos, incluidos gastos de reparación y de mantenimiento, se reconocen en el estado consolidado de resultados conforme se incurren.

f. ***Arrendamientos***

- La Entidad como arrendador

  Los arrendamientos en los que la Entidad funge como arrendador se clasifican como arrendamientos financieros o arrendamientos operativos. Cuando los términos del contrato transfieren sustancialmente todos los riesgos y beneficios de la propiedad al arrendatario, el contrato se clasifica como un arrendamiento financiero. Todos los demás contratos se clasifican como contratos operativos.

  El ingreso por rentas proveniente de arrendamientos operativos se reconoce bajo línea recta a través del plazo del arrendamiento relevante.

  Los montos pendientes de arrendamientos financieros se reconocen como arrendamientos por cobrar por el monto de la inversión neta en los arrendamientos. Los ingresos por arrendamientos financieros se asignan a los periodos contables de manera que refleje una tasa de retorno periódica constante sobre la inversión neta insoluta respecto de los 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 su correspondiente pasivo por arrendamiento respecto a todos los contratos de arrendamiento en los que sea arrendatario, exceptuando los arrendamientos de corto plazo (12 meses o menos) y los de activos de bajo valor (como tabletas electrónicas, computadoras personales y objetos pequeños de mobiliario de oficina y teléfonos). 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 proveniente del consumo de los activos arrendados.

  El pasivo por arrendamiento se mide 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 se puede determinar fácilmente, la Entidad utiliza tasas 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;
- Pagos de renta variables que dependen de un índice o tasa, inicialmente medidos usando el índice o tasa en la fecha de inicio;
- 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 se mide 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 se modifica 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 se mide descontando los pagos de renta actualizados usando una tasa de descuento actualizada.
- Los pagos de renta se modifican como consecuencia de cambios en índices o tasa o un cambio en el pago esperado bajo un valor residual garantizado, en cuyos casos el pasivo por arrendamiento se revalúa descontando los pagos de renta actualizados utilizando la misma tasa de descuento (a menos que el cambio en los pagos de renta se deba a un cambio en una tasa de interés variable, en cuyo caso se usa una tasa de descuento actualizada).
- Un contrato de arrendamiento se modifica y la modificación no se contabiliza 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.

La Entidad no realizó ninguno de los ajustes mencionados en los periodos presentados.

Activos por derechos de uso

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 derechos de uso se depreciará sobre la vida útil. La depreciación comienza en la fecha de inicio del arrendamiento.

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.

Los activos por derechos de uso se presentan 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 'Propiedades, planta y equipo'.

g. ***Depósitos en garantía***

Corresponden a montos recibidos de arrendamientos para garantizar el servicio de arrendamiento. Se registran al costo y a la conclusión de la vigencia del contrato se aplican contra servicios no pagados por el arrendatario y el remanente es devuelto a los arrendatarios.

Adicionalmente, se tienen firmados convenios con aerolíneas a efecto de establecer depósitos en garantía para cubrir y garantizar las obligaciones de pago de las cantidades recolectadas por concepto de Tarifa de Uso de Aeropuertos (TUA) y otros servicios aeroportuarios.

En el supuesto que las obligaciones de pago no se cumplan, la Entidad podrá ejecutar de manera inmediata las garantías establecidas. Los depósitos en garantía, anteriormente referidos son registrados al costo.

h. ***Costos por préstamos***

Los costos por préstamos relacionados directamente con la adquisición, construcción o producción de activos calificables, los cuales constituyen activos que requieren de un período substancial hasta que estén listos para su uso, se adicionan al costo de esos activos durante la fase de construcción y hasta su inicio de operación y/o explotación y/o listos para su venta.

El ingreso obtenido por la inversión temporal de fondos de préstamos específicos pendientes de utilizar en activos calificables se deduce de los costos por préstamos elegibles para ser capitalizados. Todos los demás costos por préstamos se reconocen en resultados durante el período en que se incurra.

i. ***Inversión en concesiones aeroportuarias***

Este rubro se integra por las concesiones para administrar, operar, explotar y en su caso construir, trece aeropuertos de conformidad con los títulos de concesión otorgados por el Gobierno Mexicano a través de la SCT, así como para usar y aprovechar sus instalaciones, por un plazo de 50 años.

La inversión en concesiones se compone de los derechos de uso de las instalaciones aeroportuarias, de las concesiones aeroportuarias y de las mejoras en bienes concesionados y representa el importe asignado por la SCT a cada una de las concesiones aeroportuarias; adicionado por las mejoras realizadas en cada uno de los bienes concesionados.

En todos los acuerdos de concesión aeroportuaria de la Entidad, i) la concedente establece los servicios que debe proporcionar la Entidad con la infraestructura, a quién debe prestar el servicio y el ingreso máximo por unidad de tráfico anual que se podría obtener por esos servicios, y ii) la concedente, controla, a través de la propiedad legal, cualquier participación residual significativa en la infraestructura al final del plazo del acuerdo. En consecuencia, la Entidad clasifica los activos obtenidos de la construcción, administración y operación de los acuerdos de concesión de servicios, ya sea como un activo intangible, un activo financiero (cuentas por cobrar) o una combinación de ambos.

La Entidad clasificó los activos recibidos en concesión, así como las mejoras a los mismos como activo intangible.

El activo intangible se origina cuando el operador construye o hace mejoras y se le permite operar la infraestructura por un período fijo después de terminada la construcción, y los flujos futuros de efectivo del operador no se han especificado ya que pueden variar de acuerdo con el uso del activo y que por tal razón se consideran contingentes. El costo por intereses devengado durante el período de construcción de la infraestructura se capitaliza.

Las inversiones consideradas como activo intangible se registran a su costo de adquisición o costo de construcción y se amortizan en línea recta durante la vida de la concesión que es hasta el 2048 o bien a partir de la fecha de capitalización de las adiciones o de las mejoras tomando en consideración el tiempo que falta para la terminación de la concesión.

Los ingresos y costos relacionados con la construcción o las mejoras del activo intangible concesionado se reconocen como ingresos de acuerdo con el método de avance de obra y costos de construcción, respectivamente.

j. ***Deterioro del valor de los activos de larga duración***

Periódicamente, la Entidad revisa los valores en libros de sus activos de larga duración a fin de determinar si existen indicios de que estos activos han sufrido alguna pérdida por deterioro. En tal caso se calcula el monto recuperable del activo a fin de determinar el alcance de la pérdida por deterioro.

Los activos intangibles con una vida útil indefinida o todavía no disponibles para su uso se someten a pruebas de deterioro anualmente, o con mayor frecuencia si existe cualquier indicio de que podría haberse deteriorado su valor.

El monto recuperable es el mayor entre el valor razonable menos el costo de disposición y el valor de uso. Al estimar el valor de uso, los flujos de efectivo futuros estimados se descuentan al valor presente utilizando una tasa de descuento antes de impuesto que refleja las valoraciones actuales del mercado respecto al valor temporal del dinero y los riesgos específicos para el activo para los cuales no se han ajustado los flujos de efectivo futuros estimados.

Si el monto recuperable de un activo es menor que su importe en libros, el importe en libros del activo se reduce a su monto recuperable. Las pérdidas por deterioro se reconocen inmediatamente en resultados.

Ante la mejora a los valores de recuperación, la Entidad revierte una parte o la totalidad de las pérdidas por deterioro reconocidas en periodos anteriores. Cuando una pérdida por deterioro es revertida, el importe en libros del activo aumenta al valor estimado revisado de su monto recuperable, de tal manera que el importe en libros incrementado no excede el importe en libros que se habría calculado si no se hubiera reconocido la pérdida por deterioro para dicho activo en años anteriores. La reversión de una pérdida por deterioro se reconoce inmediatamente en resultados.

La Entidad considera que cada aeropuerto en lo individual no puede ser considerado como una “unidad generadora de efectivo” para determinar el alcance de la pérdida por deterioro, debido a que la licitación de la concesión fue hecha por el Gobierno Federal como un paquete de trece aeropuertos, por lo que los concesionarios están obligados a operarlos, independientemente de los resultados que se generen individualmente.

Considerando lo anterior, la evaluación de un posible deterioro se realiza tomando en cuenta los activos de los trece aeropuertos y por separado los activos del segmento operativo de hotelería.

k. ***Provisiones***

Cuando la Entidad tiene una obligación presente (ya sea legal o asumida) como resultado de un evento pasado, que probablemente resulte en la salida de recursos económicos y que pueda ser estimada razonablemente se reconoce una provisión.

El importe reconocido como provisión es la mejor estimación del desembolso necesario para liquidar la obligación presente, al final del periodo de reporte, 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 (si el valor del dinero en el tiempo es material).

La principal provisión que reconoce la Entidad es por mantenimiento mayor de los bienes concesionados y la clasifica como circulante o no circulante en función del periodo de tiempo estimado para atender la obligación que cubre.

- ***Provisión de mantenimiento mayor***

La Entidad está obligada a realizar actividades de mantenimiento mayor en sus aeropuertos, como lo establece el acuerdo de concesión con el Gobierno Mexicano. Los costos de mantenimiento mayor estimados están basados en el Programa Maestro de Desarrollo (PMD), el cual se revisa y actualiza cada cinco años. La Entidad reconoce y mide las obligaciones contractuales del mantenimiento mayor de la infraestructura cuando se devengan, de acuerdo con la IAS 37, Provisiones, Pasivos Contingentes y Activos Contingentes y a la IFRIC 12; se registra una porción a corto plazo y el resto a largo plazo, dependiendo del período estimado de realización del citado mantenimiento.

Estas obligaciones contractuales para mantener y restaurar la infraestructura de los aeropuertos se reconocen como una provisión en el estado consolidado de situación financiera y en los gastos en el ejercicio que se devenga, con base en estimaciones que son requeridas para cumplir con la obligación presente al final del periodo reportado.

Cuando el efecto del valor del dinero en el tiempo es material, el importe de la provisión es igual al valor presente de los gastos esperados que son requeridos para cumplir con las obligaciones. El valor en libros de la provisión se incrementa en cada periodo, reflejando el paso del tiempo y este incremento es reconocido como un costo de préstamos. Posterior al reconocimiento inicial, las provisiones se revisan al final de cada periodo reportado y se ajustan para reflejar las mejores estimaciones actuales.

Los ajustes a las provisiones provienen de tres fuentes: (i) revisiones a los flujos de efectivo estimados (tanto en cantidad como en tiempo); (ii) cambios en el valor presente por el paso del tiempo; y (iii) revisión de las tasas de descuento para reflejar las condiciones actuales de mercado.

En los períodos siguientes al reconocimiento inicial y valuación de la provisión de mantenimiento a su valor presente, la misma se revisa con el objetivo de reflejar los flujos de efectivo estimados más cercanos a la fecha de valuación. La compensación del descuento en relación al paso del tiempo se reconoce como un costo financiero y la revisión de las estimaciones de la cantidad y la fecha de pago de los flujos de efectivo es una nueva valuación de la provisión y se registra como una partida operativa dentro del estado consolidado de resultados y otros resultados integrales.

m. ***Impuestos a la utilidad***

El gasto por impuestos a la utilidad se integra de la suma del impuesto causado y el impuesto diferido. El impuesto a la utilidad causado se determina con base en la utilidad fiscal del ejercicio, la cual difiere de la utilidad reportada en los estados consolidados de resultados y otros resultados integrales, debido a las partidas de ingresos o gastos gravables o deducibles en otros años y partidas que nunca son gravables o deducibles.

El impuesto a la utilidad diferido se genera de las diferencias temporales entre las bases contables y fiscales de los activos y pasivos incluyendo el beneficio de las pérdidas fiscales. Excepto por lo que se menciona en el siguiente párrafo, se reconocen pasivos por impuestos diferidos, por todas las diferencias temporales gravables y activos por impuestos diferidos por todas las diferencias temporales deducibles y por el beneficio esperado de las pérdidas fiscales. El valor en libros de un activo por impuestos diferidos debe someterse a revisión al final de cada período de reporte y se debe reducir en la medida que se estime probable que no habrá utilidades gravables suficientes para permitir que se recupere la totalidad o una parte del activo.

Se reconoce un pasivo por impuestos diferidos por diferencias temporales gravables asociadas con inversión en subsidiarias, excepto cuando la Entidad es capaz de controlar la reversión de la diferencia temporal y cuando sea probable que la diferencia temporal no se revierta en un futuro previsible. Los activos por impuestos diferidos que surgen de las diferencias temporales asociadas con dichas inversiones se reconocen únicamente en la medida en que resulte probable que habrá utilidades fiscales futuras suficientes contra las que se utilicen esas diferencias temporales y se espera que éstas se revertirán en un futuro cercano.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos se valúan utilizando las tasas fiscales que se espera aplicar en el periodo en el que el pasivo se pague o el activo se realice, basándose en las tasas (y leyes fiscales) que hayan sido aprobadas o sustancialmente aprobadas al final del período de reporte. La valuación de los pasivos y activos por impuestos diferidos refleja las consecuencias fiscales que se derivarían de la forma en que la Entidad espera, al final del periodo de reporte, recuperar o liquidar el valor en libros de sus activos y pasivos. La Entidad evaluó sus activos por impuestos a la utilidad diferidos para cada subsidiaria, considerando sus proyecciones financieras y fiscales, las cuales incluyen el PMD y las tarifas máximas para el periodo 2021-2025 aprobados por la SCT.

Los impuestos a la utilidad causados y diferidos se reconocen como ingreso o gasto en la utilidad o pérdida neta, excepto cuando se refieren a partidas que se reconocen fuera de ésta, como en el caso de los otros resultados integrales y de partidas del capital contable, en cuyo caso el impuesto se reconoce, respectivamente, dentro de los otros resultados integrales o como parte de la partida de capital de que se trate.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos se compensan cuando se refieren a impuestos a la utilidad correspondientes a la misma autoridad fiscal y la Entidad tiene la intención de liquidar sus activos y pasivos sobre una base neta.

- ***Beneficios a los empleados***

Beneficios a los empleados a corto plazo

Se reconoce un pasivo por beneficios a los empleados con respecto a sueldos y salarios, vacaciones anuales y licencia por enfermedad en el período de los servicios correspondientes, se reconoce el importe sin descontar de los beneficios que se espera pagar a cambio de dicho servicio.

Algunas subsidiarias están sujetas al pago de la Participación de los Trabajadores en las Utilidades (“PTU”), se registra en los resultados del año en que se causa y se presenta en el rubro de costos y gastos de administración en los estados consolidados de resultados y otros resultados integrales.

Como resultado de la Ley del Impuesto Sobre la Renta (ISR) de 2014, al 30 de junio de 2026 y al 31 de diciembre de 2025, la PTU se determina con base en la utilidad fiscal conforme a la fracción I del artículo 9 de la misma Ley.

Los pasivos reconocidos en relación con beneficios para empleados a corto plazo se valúan por el importe sin descontar de los beneficios que se espera pagar a cambio de los servicios relacionados.

Prestaciones por retiro y beneficios por terminación

Las aportaciones para planes de beneficios al retiro de contribuciones definidas se reconocen como gasto cuando los empleados han prestado los servicios que les da derecho a los beneficios.

Para los planes de beneficios definidos, el costo de tales beneficios se determina utilizando el método de crédito unitario proyectado, con base en estudios actuariales que se realizan al final de cada ejercicio anual. La remedición, del pasivo por beneficios, que comprende las ganancias y pérdidas actuariales y el efecto de los cambios en el límite del activo (en su caso), y el rendimiento de los activos del plan (excluidos los intereses) se refleja de inmediato en el estado consolidado de situación financiera con cargo o crédito a otros resultados integrales en el período en que se producen. La remedición reconocida en otros resultados integrales no se reclasifica a la utilidad o pérdida neta; no obstante, la Entidad puede decidir en cualquier momento, su reclasificación a resultados acumulados.

El costo de servicios pasados se reconoce en los resultados en el período en que se modifica el plan. Los intereses netos se calculan aplicando la tasa de descuento al principio del período al pasivo o activo por beneficios definidos netos. Los gastos por prestaciones definidas se clasifican de la siguiente manera:

- Costo del servicio (incluido el costo por servicios actuales, costo de los servicios pasados, así como las ganancias y pérdidas por reducciones o liquidaciones).
- Los gastos (ingresos) financieros netos, y
- Remedición
-

Los efectos del pasivo laboral por traspasos de empleados entre empresas de la Entidad se contabilizan en otros resultados integrales. La Entidad presenta el costo del servicio y los gastos (ingresos) financieros de los costos por beneficios definidos, en la utilidad neta, como parte del costo de servicio y gastos de administración. Las ganancias y pérdidas por la reducción de servicios se contabilizan como costos por servicios pasados.

La obligación por beneficios de retiro reconocida en el estado consolidado de situación financiera representa el déficit o superávit real en los planes de beneficios definidos de la Entidad. Cualquier excedente que resulte de este cálculo se limita al valor presente de cualesquier beneficios económicos disponibles en la forma de reembolsos procedentes del plan o reducciones en las aportaciones futuras de los planes.

Un pasivo por beneficios de terminación es reconocido cuando la Entidad ya no puede retirar la oferta del beneficio por indemnización y cuando la Entidad reconoce los costos relacionados con una reestructura.

- ***Reconocimiento de ingresos***

Los ingresos se reconocen al valor razonable de la contraprestación recibida o por recibir, neto de cualquier descuento o bonificación. La Entidad aplica un enfoque de cinco pasos para reconocer los ingresos:

Paso 1: Identificar el contrato o contratos con el cliente

Paso 2: Identificar las obligaciones de desempeño en el contrato;

Paso 3: Determinar el precio de la transacción;

Paso 4: Asignar el precio de la transacción a cada obligación de desempeño en el contrato;

Paso 5: Reconocer el ingreso cuando satisfaga las obligaciones de desempeño.

Conforme a dicho enfoque, la Entidad reconoce el ingreso cuando se satisface la obligación de desempeño con sus clientes, es decir, cuando el control de los bienes subyacentes al contrato ha sido transferido al cliente.

Los ingresos provienen principalmente de la prestación de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos.

Ingresos por servicios aeronáuticos

La mayoría de estos ingresos provienen de servicios aeroportuarios y complementarios que corresponden al uso de la infraestructura aeroportuaria por líneas aéreas y pasajeros. Estos ingresos están regulados por la SCT a través de la tarifa máxima, la cual establece el ingreso máximo por unidad de tráfico que puede obtenerse cada año por los servicios aeronáuticos proporcionados en cada aeropuerto. Los ingresos se reconocen cuando los servicios se prestan.

Con el propósito de incrementar la demanda del transporte aéreo, la Entidad implementó la política de otorgar incentivos a las aerolíneas por concepto del incremento en el tráfico de pasajeros y apertura de nuevas rutas sujeto al cumplimiento de ciertos requisitos. Estos incentivos se registran como una reducción de los ingresos en el ejercicio en que se otorgan a los clientes.

Ingresos por servicios no aeronáuticos

Se generan principalmente por el arrendamiento de espacios comerciales en las terminales aeroportuarias (diferente a los espacios ocupados por las líneas aéreas que son esenciales para su operación), ingresos por estacionamiento, por publicidad, cuotas por concepto de acceso a terceros a áreas federales que proporcionan servicios de abastecimiento de comidas y otros servicios en los aeropuertos. Los espacios comerciales son rentados a través de contratos de arrendamiento, ya sea con rentas mensuales fijas (las cuales se incrementan cada año con base en el Índice Nacional de Precios al Consumidor (INPC)) o rentas basadas en una cuota mensual mínima o un porcentaje de los ingresos mensuales del arrendatario, el que resulte mayor (rentas contingentes). Estos ingresos se reconocen cuando los servicios se prestan o cuando los arrendamientos se devengan.

Las rentas contingentes se reconocen en los resultados cuando la contingencia desaparece. Por lo tanto, durante el año, el porcentaje adicional de la renta mensual determinado con base a los ingresos de los arrendatarios se reconoce en el siguiente mes, una vez que la

Entidad recibe información relacionada con las ventas de los arrendatarios. Este tratamiento contable resulta en el desfasamiento de un mes con respecto de los ingresos contingentes de aquellos arrendatarios en los cuales los ingresos adicionales del porcentaje mensual son mayores que el ingreso mínimo mensual. Sin embargo, la Entidad revisa el efecto de este mes de desfasamiento y considera que no es material en los resultados reportados.

La política de la Entidad para el reconocimiento de ingresos por arrendamientos operativos se describe a mayor detalle en el inciso e) de esta nota (la Entidad como arrendador).

Los ingresos por servicios de hotelería se reconocen cuando los servicios se prestan.

Ingresos por servicios de construcción y costos por adiciones a bienes concesionados

Conforme al Comité de Interpretación a las IFRS (IFRIC), interpretación 12 (IFRIC 12), *Acuerdos de Concesión de Servicios*, la Entidad reconoce un ingreso y un costo por adiciones a bienes concesionados de acuerdo con el método de avance de obra derivado de las mejoras que se realizan a los aeropuertos y que se encuentran comprometidas en el PMD. El ingreso de servicios por adiciones a bienes concesionados se determina con base en el intercambio que la Entidad está realizando con el Gobierno, ya que por una parte la Entidad construye o mejora los aeropuertos en función del PMD y el Gobierno le otorga el derecho de obtener un ingreso por los servicios aeroportuarios prestados como contraprestación por dichos servicios de construcción. El costo por adiciones a bienes concesionados se determina de acuerdo con el costo que la Entidad incurre en la realización de la construcción o mejoras tomando como base las inversiones comprometidas en el PMD, para lo cual, contrata a terceros para que la realicen. El importe del ingreso y el costo son iguales debido a que la Entidad no obtiene ningún margen de utilidad en la construcción y considera que los importes que paga se encuentran a valor de mercado.

p. ***Utilidad básica y diluida por acción***

La utilidad básica por acción ordinaria se determina dividiendo la utilidad neta atribuible a la participación controladora entre el promedio ponderado de acciones ordinarias en circulación durante el ejercicio. La Entidad no tiene acciones con un impacto potencial dilutivo.

Explicación de la estacionalidad o carácter cíclico de operaciones intermedias

Explicación de la naturaleza e importe de las partidas, que afecten a los activos, pasivos, capital contable, ganancia neta o flujos de efectivo, que sean no usuales por su naturaleza, importe o incidencia

Explicación de la naturaleza e importe de cambios en las estimaciones de importes presentados en periodos intermedios anteriores o ejercicios contables anteriores

Explicación de cuestiones, recompras y reembolsos de títulos representativos de deuda y capital

Dividendos pagados, acciones ordinarias:	2,450,000,000
Dividendos pagados, otras acciones:	0
Dividendos pagados, acciones ordinarias por acción:	6
Dividendos pagados, otras acciones por acción:	0

Explicación de sucesos ocurridos después del periodo intermedio sobre el que se informa que no han sido reflejados

Explicación del efecto de cambios en la composición de la entidad durante periodos intermedios

Descripción del cumplimiento con las NIIF si se aplican a la información financiera intermedia

Descripción de la naturaleza e importe del cambio en estimaciones durante el periodo intermedio final