



Promotora y Operadora de Infraestructura, S.A.B. de C.V. anuncia Resultados No Auditados al Cierre del Tercer Trimestre del 2025

Ciudad de México, 24 de octubre de 2025.

Promotora y Operadora de Infraestructura, S.A.B. de C.V. ([BMV: PINFRA](#)), empresa dedicada a la promoción, desarrollo, construcción, financiamiento y operación de proyectos de infraestructura en México, anuncia el día de hoy sus resultados no auditados al cierre del primer trimestre terminado el 30 de septiembre del 2025.

Para los propósitos del presente documento, y salvo que se indique lo contrario, la variación de las cifras se refiere a los cambios del tercer trimestre del 2025 respecto al mismo periodo del 2024.

PINFRA es una de las principales empresas en México dedicada a la promoción, desarrollo, construcción, financiamiento y operación de proyectos de infraestructura. A la fecha de este informe, la Compañía cuenta con 23 títulos de concesión (ya que la venta de la Terminal Portuaria de Altamira se concluyó con fecha del 9 de julio del año en curso) integrados por 30 autopistas de cuota (26 de las cuales se encuentran en operación total, una de ellas en construcción parcial, una de ellas en etapa de construcción, una de ellas por iniciar obras y una de ellas con procedimiento pendiente) y un contrato de operación de un puente y un contrato de operación de telepeaje de la red de Autopistas del FONADIN. Adicional al negocio principal, la empresa cuenta con 6 plantas que producen mezclas asfálticas, así como un segmento de construcción que está enfocado principalmente en la administración y supervisión de los proyectos de construcción y mantenimiento de las autopistas de los títulos de concesión que tiene la compañía.

Comentarios del Director General

“En PINFRA trabajamos por un México más conectado y competitivo. Cada proyecto que desarrollamos busca abrir caminos al crecimiento, fortalecer las economías locales y mejorar la vida de millones de personas. Nuestro compromiso con el futuro del país sigue más firme que nunca.” - David Peñaloza Alanís, Director General de PINFRA.

Eventos Relevantes

- **IPM** permaneció como un activo de PINFRA durante los primeros 8 días del trimestre, dado que su venta se concluyó con fecha del 9 de julio del año en curso. Por tanto, se registraron los ingresos correspondientes a esos días dentro de nuestra contabilidad. Esto afecta la comparabilidad de este rubro versus lo reportado en el mismo periodo del 2024.
- Aunado al punto anterior, la utilidad proveniente de la venta de las acciones de IPM a TIL se puede ver reflejada en nuestros resultados de este trimestre.
- Continuamos con las obras de ampliación en la Autopista **Armería-Manzanillo**, iniciadas el pasado 16 de noviembre del 2022. Estas obras consisten en ampliar la autopista, de 4 a 6 carriles en 46 km, así como en construir mejoras en secciones del llamado Libramiento Manzanillo. La inversión de todas las obras a realizarse en este proyecto será de \$4,000 millones de pesos aproximadamente. Se prevé la conclusión de la obra para junio del 2026.
- En relación con las obras del Paquete de Michoacán:
 - El pasado 22 de junio del 2023, iniciaron las obras en el **Paquete Michoacán** en presencia del Secretario de Comunicaciones y Transportes de la SICT. La obra consiste en la ampliación de 2 a 4 carriles en 22 km del Tramo Pátzcuaro – Uruapan, en la sección Zirahuén - Zirimícuaro. La inversión en este tramo del proyecto representa \$1,550 millones de pesos. La apertura parcial se llevó a cabo el pasado 30 de mayo, teniendo como fecha estimada para la apertura restante el mes de noviembre de este año.
 - El 17 de noviembre del 2023, se dio el banderazo de inicio de obra en el tramo Uruapan – Nueva Italia. Las obras de este tramo representan una inversión de \$6,500 millones de pesos. Actualmente, se trabaja en 23 de los 65 kms que contempla este tramo carretero. Se prevé la terminación de esta obra para agosto del 2027.
- PINFRA resultó ganador de la licitación del proyecto de **Macrolibramiento Sur Colima**, mismo que se realizará con una inversión estimada de \$5,298 millones de pesos. El consorcio del proyecto consistía inicialmente en 50% PINFRA y 50% RECSA; no obstante, el pasado 8 de septiembre PINFRA anunció la compra del 50% de las acciones que estaban en posesión de RECSA, por lo que hoy la compañía participa con el 100% en este proyecto. La autopista tiene 28.8 km en total y el inicio de obra se llevó a cabo en junio del año en curso, con una fecha estimada de conclusión para julio del 2026.
- PINFRA ganó el concurso para la reconstrucción y operación de la carretera **Rumbo Nuevo**, proyecto que consta de la modernización de la ruta actual de 37 km. Las obras dieron inicio el pasado 15 de mayo, y se llevará a cabo una inversión de \$1,447 millones de pesos para dicho proyecto. La Autopista tiene una fecha prevista para su inicio de operación parcial en noviembre del 2025.

- En el 4T23, se firmó la segunda modificación al Título de la Concesión del **Libramiento Elevado de Puebla**, la cual consiste en una ampliación de carriles y la construcción de obras complementarias. La inversión total es de \$530 millones de pesos en las obras de ampliación y \$45 millones de pesos en las obras del bajo puente. El consorcio se distribuye en 49% para PINFRA y 51% para Aleatica. Se iniciarán las obras para este proyecto en el cuarto trimestre del año en curso, con una duración de obra de aproximadamente 13 meses.
- Durante el 2T24, PINFRA ganó el concurso para el proyecto de construcción para ampliar de dos a tres carriles por sentido a lo largo de 43.1 kilómetros en la autopista **Colima-Armería**. La Autopista es aledaña a la vía denominada “Armería – Manzanillo”. PINFRA invertirá \$5,700 millones de pesos, iniciando operaciones tentativamente en mayo del 2026.

Avances en ESG

- El **Consejo de Administración** llevó a cabo su sesión trimestral en el 3T25 y aprobó los Estados Financieros Trimestrales de la compañía.
- Como parte de las convicciones y el **compromiso de PINFRA por la Sostenibilidad**, continuamos con los esfuerzos y claros avances en nuestra estrategia de ESG con el objetivo de cumplir con el constante aumento de requerimientos y las mejores prácticas en la industria, todo esto con miras hacia la próxima **implementación del marco ISSB (IFRS) para las emisoras de la BMV** terminado el ejercicio del 2026.

A continuación, un resumen de los resultados consolidados del trimestre:

Resumen (Millones de Pesos)	3T25	3T24	3T25 VS 3T24
Ingresos Netos	4,993.2	4,425.5	13%
UAFIDA	14,492.4	3,096.5	368%
Margen UAFIDA	290%	70%	
Utilidad (Pérdida) de Operación	14,194.7	2,820.9	403%
Margen de Operación	284%	64%	
Utilidad (Pérdida) Neta	9,606.2	2,253.2	326%
Margen Neto	192%	51%	
Utilidad (Pérdida) por Acción	22.4	5.2	326%
Flujo Generado de la Operación	17,046.0	3,048.5	459%

Los **ingresos consolidados** de la compañía alcanzaron los \$4,993.2 millones de pesos, lo que representa un incremento del 13% en comparación con el mismo período del año anterior. Esto se le atribuye al desempeño positivo de nuestros activos carreteros, que son el núcleo de nuestro

negocio, así como a un alto volumen de obra en el sector construcción contra el mismo trimestre del año 2024.

La **UAFIDA** del trimestre fue de \$14,492.4 millones de pesos. Con respecto al mismo periodo del año anterior, ésta es mayor en \$11,395.9 millones de pesos, es decir un 368%. Este resultado refleja la utilidad obtenida por la venta de la Terminal Portuaria de Altamira. La UAFIDA consolidada sin la venta de IPM hubiera sido de \$2,760.5 millones de pesos, con un margen del 55%; con respecto al mismo periodo del año anterior, este trimestre hubiera sido menor en \$336.0 millones de pesos, es decir un 11% menor, lo cual se debe a mayores costos de mantenimiento mayor en algunas autopistas del grupo.

La **utilidad de operación** fue de \$14,194.7 millones de pesos, lo cual se deriva de lo mencionado en el punto anterior con respecto a las utilidades por la venta de IPM.

La **utilidad neta** del 3T25 es de \$9,606.2 millones de pesos, igualmente impactada de manera positiva por la utilidad de la venta de acciones del Puerto de Altamira.

El **flujo generado de la operación** para el 3T25 fue de \$17,046 millones de pesos contra \$3,048.5 millones de pesos del mismo periodo del año 2024. La venta de IPM figura también en esta partida.

Resumen de Ingresos por Segmento

Segmento	3T25	3T25	3T24	3T24	3T25 VS 3T24
	Monto (millones)	% del total de ingresos	Monto (millones)	% del total de ingresos	
Concesiones	3,690.0	74%	3,785.1	86%	-3%
Autopistas Concesionadas:	3,653.6	73%	3,409.1	77%	7%
Autopistas Bursatilizadas	84.6	2%	83.1	2%	2%
Autopistas Fibra E	1,372.1	27%	1,256.5	28%	9%
Autopistas Bursatilizadas en Fibra E	1,207.7	24%	1,136.2	26%	6%
Autopistas No Bursatilizadas	989.3	20%	933.3	21%	6%
Terminal del Puerto de Altamira	36.3	1%	376.0	8%	-90%
Construcción	1,263.0	25%	575.1	13%	120%
Plantas	40.3	1%	65.3	1%	-38%
Total	4,993.2	100%	4,425.5	100%	13%

Nota: PINFRA tiene una participación (directa e indirecta) de aproximadamente 80% del resultado fiscal en las autopistas fibradas.

Nota 2: En esta tabla, se incluyen los ingresos de las operadoras dentro de las Autopistas No Bursatilizadas.

Nota 3: Armería Manzanillo se reclasificó como autopista no bursatilizada a partir del 2T25, y Tenango - Ixtapan de la Sal a partir del 3T25.

Las **autopistas concesionadas**, que representan un 73% de los ingresos de la compañía durante el 3T25, mostraron ingresos mayores en un 7%, lo que obedece al incremento orgánico y continuo del tráfico de nuestras autopistas.

El **Puerto de Altamira**, aún bajo el control del grupo durante los primeros 8 días del mes de julio, registró \$36.3 millones de pesos en ingresos en dicho periodo.

En el **sector de construcción**, que representó el 25% de los ingresos de la compañía durante el 3T25, los ingresos fueron de MXN \$1,263 millones. En comparación con el mismo periodo del año anterior, se registró un aumento de MXN \$687.8 millones, lo que representa un alza del 120%. Esto se debe principalmente a un mayor volumen de obra ejecutada durante este trimestre en comparación con el mismo periodo del año anterior, así como a lo registrado en el IFRIC 12, que tuvo una variación favorable por \$229.5 millones de pesos versus lo registrado en el 3T24.

En cuanto a las **Plantas**, estas registraron ingresos por \$40.3 millones de pesos, menores en un 38% respecto a los del 3T24. Lo anterior se debe a una menor producción y venta de mezcla en este trimestre.

Como resultado de los puntos anteriores, los **ingresos consolidados** de la empresa crecieron un 13% debido a lo ya mencionado sobre el desempeño de nuestras autopistas y del segmento de construcción, esto con independencia de la desincorporación casi total de los ingresos del puerto.

UAFIDA por Segmento

Segmento	3T25	3T25	3T24	3T24	3T25 VS 3T24
	Monto (millones)	% del total de la UAFIDA	Monto (millones)	% del total de la UAFIDA	
Concesiones	14,571.0	101%	3,083.1	100%	373%
Construcción	-82.6	-1%	11.9	0%	-796%
Plantas	4.0	0%	1.5	0%	159%
Total	14,492.4	100%	3,096.5	100%	368%

Nota: PINFRA tiene una participación (directa e indirecta) de aproximadamente 80% del resultado fiscal en las autopistas fibradas.

Nota 2: En esta tabla, se incluyen las operadoras dentro de las Autopistas No Bursatilizadas.

Nota 3: Armería Manzanillo se reclasificó como autopista no bursatilizada a partir del 2T25, y Tenango - Ixtapan de la Sal a partir del 3T25.

La **UAFIDA consolidada** fue de \$14,492.4 millones de pesos, es decir un 368% mayor que la del 3T24. Lo anterior, como se mencionó previamente, se debe a las utilidades provenientes de la venta de acciones de IPM a TIL.

UAFIDA

(Millones de Pesos)	3T25	3T24	3T25 VS 3T24
Utilidad (Pérdida) Neta	9,606.2	2,253.2	326%
Más: Participación no Controladora	364.2	444.8	-18%
Provisiones para Impuestos y Otras	4,219.0	1,133.9	272%
Operaciones Discontinuas	-	-	N.C.
Participación de los Resultados de Asociadas	-27.2	-24.6	11%
Más: Costo Integral Financiamiento	32.5	(986.4)	-103%
Más: Depreciación y Amortización	297.7	275.6	8%
UAFIDA	14,492.4	3,096.5	368%

Las cifras en rojo o entre paréntesis son positivas.

Resultados Consolidados

(Millones de Pesos)	3T25	3T24	3T25 VS 3T24
Ingresos Netos	4,993.2	4,425.5	13%
Costo de Ventas	2,478.1	1,577.8	57%
Gastos de Administración	91.8	94.8	-3%
Otros (Ingresos) Gastos, Neto	-11,771.3	- 67.91	17235%
Utilidad (Pérdida) de Operación	14,194.7	2,820.9	403%
Costo Integral Financiamiento	32.5	-986.4	-103%
Impuestos a la utilidad	4,219.0	1,133.9	272%
Operaciones Discontinuas	0.0	0.0	N.C.
Participación de los Resultados de Asociadas	-27.2	-24.6	11%
Interés minoritario	364.2	444.8	-18%
Utilidad (Pérdida) Neta	9,606.2	2,253.2	326%

Las cifras en rojo o entre paréntesis son positivas.

En el 3T25, la **utilidad de operación** fue de \$14,194.7 millones de pesos, mayor que la del 3T24 en un 403%, derivado de la venta del Puerto de Altamira, como ya se comentó.

El **resultado integral de financiamiento** en el 3T25 representa \$32.5 millones de pesos desfavorables, mientras el mismo trimestre del año anterior representaba \$986.4 millones de pesos favorables; comparando este 3T25 contra el mismo periodo del año anterior, este es menor en \$1,018.9 millones de pesos netos, o bien, un 103%. Lo anterior se debe, principalmente, al cambio en el resultado cambiario de \$662.8 millones de pesos generados en el 3T24 como utilidad cambiaria a los \$527.0 millones de pesos generados en el 3T25 como pérdida cambiaria. Esto engloba un impacto negativo en la fluctuación cambiaria por \$1,189.8 millones de pesos, menores intereses a favor en \$352.0 millones de pesos e intereses a cargo menores en \$522.9 millones de pesos.

En cuanto a la **participación en los resultados de asociadas**, este trimestre representó \$27.2 millones de pesos de utilidad.

Segmento Concesiones

(Millones de Pesos)	3T25	3T24	3T25 VS 3T24
Concesiones			
Ingresos Netos	3,690.0	3,785.1	-2.5%
Utilidad (Pérdida) Bruta	2,451.9	2,831.1	-13.4%
Utilidad (Pérdida) de Operación	14,294.7	2,817.5	407.4%
UAFIDA	14,571.0	3,083.1	372.6%

El **segmento de concesiones**, el más importante del grupo, representó el 74% de los ingresos consolidados con un decrecimiento en ingresos del 3% contra el mismo periodo del 2024. Esta disminución se debe a que, durante este trimestre, el Puerto de Altamira generó ingresos para el grupo únicamente durante los 8 días previos a su venta, mientras en el mismo periodo del año 2024, generó ingresos para la compañía durante el trimestre completo. No obstante, los activos carreteros por sí solos, sí registraron un crecimiento del 7% en ingresos y un crecimiento en tráfico, apegado a la tendencia habitual, como se puede ver a continuación.

Tráficos

		3T25	3T24	TPDV
		TPDV	TPDV	3T25 VS 3T24
Autopistas Concesionadas:				
Bursatilizadas	Santa Ana-Altar	4,700	4,907	-4.2%
Fibra	México-Toluca	59,771	58,580	2.0%
	Marquesa-Lerma	18,567	19,572	-5.1%
	Ecatepec - Pirámides	26,279	23,929	9.8%
	Pirámides - Texcoco (Tezoyuca)	17,680	16,723	5.7%
	Pirámides - Texcoco (Nabor-Carrillo)	6,347	5,767	10.1%
	Ecatepec-Pirámides-Textcoco ⁽¹⁾	33,749	30,844	9.4%
Bursatilizadas en Fibra	Peñón-Textcoco	41,820	41,635	0.4%
	Vía Atlixcáyotl	22,914	22,529	1.7%
	Virreyes-Teziutlán	5,372	5,157	4.2%
	Apizaco-Huauchinango	4,503	4,175	7.9%
	Atlixco-Jantetelco	5,475	5,630	-2.7%
No Bursatilizadas	Paquete Michoacán	31,486	31,230	0.8%
	Zitácuaro-Lengua de Vaca	4,277	4,202	1.8%
	San Luis Río Colorado-Estación Dr.	657	573	14.7%
	Tlaxcala – San Martín Texmelucan	6,783	5,663	19.8%

	Tlaxcala - Xoxtla	13,665	12,888	6.0%
	Armería - Manzanillo	12,970	12,962	0.1%
	Tenango-Ixtapan de la Sal	8,138	8,114	0.3%
	Monterrey - Nuevo Laredo	9,240	11,076.75	-16.6%
	Siglo XXI	2,813	2,803.17	0.3%
	Libramiento de Aguascalientes	7,306	7,412.18	-1.4%
	Puente El Prieto ⁽²⁾	3,787	3,761	0.7%
	Puente JOLOPO	1,895	1,862	1.8%
Total Autopistas a Consolidar		316,446	311,151	2%

(1) Ecatepec-Pirámides-Texcoco está integrada por las autopistas Ecatepec-Pirámides y Pirámides-Texcoco, para integrar el tráfico de las dos autopistas se ponderan los tráficos individuales contra el ingreso para obtener el tráfico correspondiente a la combinación de las dos autopistas.

(2) EL TPDA del puente JOLOPO se deriva del contrato de operación cedido a PINFRA, estos se calculan sobre el 42.5% del total de peaje.

(3) Armería Manzanillo se reclasificó como autopista no bursatilizada a partir del 2T25, y Tenango - Ixtapan de la Sal a partir del 3T25.

Con relación a las **autopistas que consolidan** en los resultados de la compañía, el TPDA fue de 316,446 vehículos, 2% por encima del mismo periodo del año anterior, con ingresos por \$3,584 millones de pesos, 7% mayores a los reportados en el 3T24.

		3T25	3T24	TPDV
		TPDV	TPDV	3T25 VS 3T24
Autopistas Concesionadas:				
No Consolidan	Morelia-Aeropuerto	1,745	1,572	11%
	Viaducto Elevado de Puebla	6,960	7,195	-3%
Total Autopistas no Consolidadas		8,705	8,767	-1%

La autopista Morelia – Aeropuerto, el Viaducto Elevado de Puebla **no consolidan** en el estado de resultados de PINFRA; En Morelia-Aeropuerto, la empresa es socio al 50%, y en el Viaducto Elevado de Puebla al 49%. Los tráficos mostrados son el equivalente a los resultados que le corresponden a PINFRA por dichos porcentajes de participación.

Los ingresos en las concesiones mencionadas crecieron 3%, registrando \$113.5 millones de pesos. El TPDA fue de 8,705 vehículos, menor en un 1% contra el mismo periodo del 2024.

Resumen Tráfico e Ingresos Autopistas (Consolidadas)

Tráfico Promedio Diario Anualizado	3T25	3T24	3T25 VS 3T24
Autopistas Bursatilizadas	4,700	4,907	-4%
Autopistas Fibra E	170,463	166,206	3%
Autopistas Bursatilizadas en Fibra E	69,752	68,720	2%

Autopistas No Bursatilizadas	71,531	71,317	0%
Total autopistas	316,446	311,151	2%

Ingresos (millones de pesos)	3T25	3T24	3T25 VS 3T24
Autopistas Bursatilizadas	85	83	2%
Autopistas Fibra E	1,372	1,257	9%
Autopistas Bursatilizadas en Fibra E	1,208	1,136	6%
Autopistas No Bursatilizadas	920	874	5%
Operadora Metropolitana de Carreteras	42.7	38.5	11%
Operadora de Autopistas de Michoacán	16.1	15.4	5%
Operadora La Sultana	10.8	5.0	115%
Total autopistas	\$ 3,653.6	\$ 3,409.1	7%

OMC

(Millones de Pesos)	3T25	3T24	2T25 VS 2T24
OMC - Operadora Metropolitana de Carreteras			
Ingresos Netos	359	328	9.4%

*Los resultados presentados en la tabla representan las cifras de OMC a nivel individual, es decir sin las eliminaciones intercompañías que se realizan en los estados financieros consolidados de PINFRA.

OMC tuvo ingresos por \$359 millones de pesos derivados de pagos de las carreteras y puentes, incrementando un 9.4% respecto al 3T24.

Es importante recalcar que estas compañías, al consolidar, eliminan el efecto de ingresos ya que cobran a las concesionarias del grupo. Sin embargo, cuando se revisan las concesiones de forma individual, el efecto del gasto de operación se refleja y afecta diferente a cada uno de los proyectos, siendo importante mencionar que el flujo es real y se mantiene dentro de las operadoras. La utilidad de las operadoras se refleja en el segmento de concesiones carreteras.

Segmento Construcción

(Millones de Pesos)	3T25	3T24	3T25 VS 3T24
Construcción			
Ingresos Netos	1,263.0	575.1	119.6%
Utilidad (Pérdida) Bruta	58.6	8.3	606.3%
Utilidad (Pérdida) de Operación	- 84.3	11.0	-865.5%
UAFIDA	- 82.6	11.9	-795.6%
Margen Bruto	5%	1%	
Margen de Operación	-7%	2%	
Margen de UAFIDA	-7%	2%	

Los ingresos del **segmento construcción** incrementaron en un 120% respecto al mismo trimestre del año anterior, con ingresos por \$1,263 millones de pesos que representan el 25% del total de los ingresos trimestrales del grupo. Como ya se mencionó, este crecimiento se debe principalmente a las múltiples obras ejecutadas durante este trimestre y a lo registrado en el IFRIC 12, que fue favorable en \$229.5 millones de pesos y no tiene margen de utilidad. Los proyectos con mayores montos de obra ejecutada en el trimestre fueron el Paquete de Michoacán, la Autopista Rumbo Nuevo, los proyectos en Colima, y una parte de la inversión remanente en el Puerto de Altamira.

Es importante recalcar, como en cada trimestre, que los resultados del segmento de construcción no son recurrentes y no representan una contribución significativa al EBITDA consolidado de la compañía dada la naturaleza propia del negocio.

Avances importantes en las obras:

- **Autopista Armería-Manzanillo:** Se amplían 46 km de 4 a 6 carriles y se mejoran secciones del Libramiento Manzanillo, con una inversión de \$4,000 millones. Se espera su conclusión para junio de 2026.
- **Paquete de Michoacán:**
 - **Tramo Pátzcuaro – Uruapan:** Se amplían 22 km de 2 a 4 carriles con una inversión de \$1,550 millones. La apertura parcial se llevó a cabo el pasado 30 de mayo, teniendo como fecha estimada para la apertura restante el mes de noviembre de este año.
 - **Tramo Uruapan – Nueva Italia:** Con una inversión de \$6,500 millones, se trabaja en 23 de 65 km. Se prevé su finalización en agosto de 2027.
- **Macrolibramiento Sur Colima:** Proyecto de 28.8 km con inversión de \$5,298 millones. Se inició en junio y se espera terminar el primer tramo en julio del 2026.
- **Carretera Rumbo Nuevo:** Modernización de 37 km con una inversión de \$1,447 millones. Se prevé la operación parcial para noviembre de 2025.
- **Libramiento Elevado de Puebla:** Se firmó la segunda modificación a la concesión con una inversión total de \$575 millones. Las obras comenzarán en el cuarto trimestre del año en curso.
- **Autopista Colima-Armería:** Expansión a tres carriles por sentido en 43.1 km, con inversión de \$5,700 millones, y operación esperada para mayo de 2026.

Segmento de Venta de Materiales para la Construcción

(Millones de Pesos)	3T25	3T24	3T25 VS 3T24
Plantas			
Ingresos Netos	40.3	65.3	-38.3%
Utilidad (Pérdida) Bruta	4.6	8.4	-44.8%
Utilidad (Pérdida) de Operación	- 15.6	- 7.6	104.6%
UAFIDA	4.0	1.5	159.3%
Margen Bruto	11%	13%	
Margen de Operación	-39%	-12%	
Margen de UAFIDA	10%	2%	

Este segmento está formado por **Grupo Corporativo Interestatal, Suministros Especializados de Puebla y Mexicana de Cales**. Los ingresos del segmento alcanzaron los \$40.3 millones de pesos. Son menores en \$25 millones de pesos respecto al mismo periodo del año anterior, o bien, 38.3%. Esto, nuevamente, se debe a una menor producción y venta de mezcla en este trimestre. Es importante mencionar que, en el Sector de Plantas también consolida el Sector Inmobiliario. Éste último renta el edificio corporativo a sus partes relacionadas, por lo que no aporta ingresos al consolidado de las Plantas; únicamente aporta gastos, los cuáles en el trimestre ascienden a \$17 mdp, con una depreciación de \$3.6 mdp, generando un efecto negativo en el consolidado de \$13.4 mdp.

Balance General

(Millones de pesos)	3T25	2T25	% Var
Efectivo e Inversiones Temporales	27,623.5	16,170.0	71%
Fondos en Fideicomisos No Restringidos	574.3	220.5	160%
Fondos en Fideicomisos Restringidos	9,922.0	9,339.6	6%
Instrumentos Financieros Derivados	16.0	40.4	n/a
Estimaciones por Cobrar y Clientes	306.5	351.3	-13%
Inventarios	423.0	445.1	-5%
Otros	1,558.8	4,272.1	-64%
Activo Circulante	40,424.1	30,839.0	31%
Inversiones en Acciones de Subs no Consolidadas y Asociadas	910.8	1,166.6	-22%
Otras Cuentas por cobrar asociadas	393.8	396.5	-1%
Fondos en Fideicomiso a Largo Plazo	543.5	561.1	-3%
Inmuebles, Planta y Equipo, Neto	2,655.5	2,755.9	-4%
Inversión en Concesiones, Neto	43,453.0	42,692.1	2%
Impuesto Sobre la Renta Diferido	3,256.8	3,322.2	-2%
Otros	2,751.0	3,005.7	-8%
Total de Activo	94,388.6	84,739.0	11%
Créditos Bancarios	951.3	919.8	3%
Reserva Mantenimiento Mayor	525.0	503.3	4%

Derechos de Cobro Fideicomitados	399.3	397.9	0%
Cuentas por Pagar	3,988.5	3,233.6	23%
Otros (Dividendos por pagar)	-	681.5	-
Pasivo a Corto Plazo	5,864.2	5,736.2	2%
Créditos Bancarios	3,186.1	3,419.3	n/a
Derechos de Cobro Fideicomitados (Bursatilizaciones)	6,841.5	6,818.7	0%
Impuestos por pagar	303.9	322.0	n/a
Otros	414.8	405.6	2%
Total de Pasivo	16,610.5	16,701.7	-1%
Total de Capital	77,778.1	68,037.3	14%

Activo por \$94,388.6 millones de pesos, 11% por encima del último trimestre.

Pasivo a Corto Plazo por \$5,864.2 millones de pesos, 2% mayor que el del trimestre anterior.

Pasivo Total por \$16,610.5 millones de pesos, 1% por debajo del reportado en el 2T25.

Capital Contable por \$77,778.1 millones de pesos, incrementando 14% contra el trimestre anterior.

Deuda

(Miles de Pesos)	3T25	Gastos de Emisión	Deuda Neta Contable	Fondo de Reserva	Deuda Neta disminuyen do Fondo de Reserva
Saldo en					
Bursatilizaciones y	11,562,720	(184,399)	11,378,321	(350,649)	11,027,672
Créditos Bancarios					

*Cifras en miles de pesos

El 31.19% de la deuda emitida es en UDIS.

Apalancamiento

Con relación a los financiamientos actuales, en el trimestre, se tuvieron los siguientes pagos (incluyendo pagos de principal y prepagos):

Concesionaria de Autopistas de Michoacán, S. A. de C. V.: \$ 214,200,000



Promotora PP, S. A. de C. V.:		
Serie pesos:	\$	-
Serie UDIs:	\$	-
Concesionaria ASM, S. A. de C. V.:		
Serie pesos:	\$	-
Serie UDIs:	\$	-
Concesionaria Santa Ana Altar, S.A. de C. V.:		
Serie Preferente:	\$	-
Serie Subordinada:	\$	-

Información a revelar sobre los objetivos de la gerencia y sus estrategias para alcanzar esos objetivos

PINFRA considera que su principal ventaja como administradora y operadora de concesiones es su modelo de negocio enfocado y eficaz, el cual se basa en la identificación de proyectos de infraestructura, la inversión estratégica en los mismos, y su posterior administración eficiente, para generar flujos de efectivo consistentes y previsibles. Desarrollamos concesiones autosuficientes que generen tasas de rendimiento con flujos de efectivo que la compañía considera atractivos.

Para lograr lo anterior, la compañía considera que es fundamental contar con los recursos en caja que le permitan aprovechar las oportunidades que, por su naturaleza de tiempo, no serían factibles de otra forma.

Políticas de la Empresa: La visión de la dirección es sostener esta estrategia de bajo costo y mantenerse atenta a los sucesos del entorno económico, lo que le permitirá tomar las medidas necesarias ante acontecimientos futuros. Cabe mencionar que la política de creación de valor de la compañía, como se ha mencionado en el pasado, busca una rentabilidad clara mediante las siguientes estrategias:

- La deuda emitida por la empresa es deuda proyecto obtenida mediante bursatilizaciones cuya fuente de pago es únicamente los flujos futuros de los cobros de peaje.
- La empresa no cuenta con deuda corporativa ni avales cruzados entre las distintas subsidiarias del grupo.
- Todas las bursatilizaciones están reflejadas en la contabilidad y no se cuenta con operaciones fuera de balance.
- El segmento construcción es básicamente interno o bien para concesiones en gran mayoría, conlleva un ingreso, costo y utilidad.

El aumento en tipo de cambio no afecta los resultados de la empresa debido a que los ingresos de las autopistas, así como la deuda de estas, están denominados en UDIS.

Consolidación Fiscal: La empresa no consolida para fines fiscales desde el ejercicio del 1999, por tal motivo los números presentados en este informe no se verán afectados en este rubro de la reforma fiscal.

Estados Financieros no Auditados: Las cifras y Estados Financieros presentados en este comunicado, son cifras no Auditadas por el ejercicio 2025.

Período anterior: A menos que se indique de otra manera, las comparaciones de cifras operativas y financieras son hechas contra las cifras del mismo período del año anterior.

Método de expresión de cifras: Todas las cifras en pesos.

El presente comunicado puede contener información y declaraciones en tiempo futuro. Las declaraciones en tiempo futuro no constituyen hechos históricos. Estas declaraciones son únicamente predicciones basadas en nuestras expectativas y proyecciones con respecto a eventos futuros. Las declaraciones en tiempo futuro pueden ser identificadas con las palabras “considerar”, “esperar”, “anticipar”, “dirigir”, o expresiones similares. A pesar de que la Administración de PINFRA considera que las expectativas reflejadas en dichas declaraciones en tiempo futuro son razonables, se hace del conocimiento de los inversionistas que la información y declaraciones en tiempo futuro están sujetas a distintos riesgos y eventos inciertos, los cuales son difíciles de predecir y se encuentran generalmente fuera del control de PINFRA, y pudieren provocar que los resultados y el desempeño reales difieran sustancialmente de aquellos expresados en, implicados o proyectados por la información y declaraciones en tiempo futuro. Estos riesgos y eventos inciertos incluyen, sin limitación, aquel incluido en... PINFRA no asume responsabilidad alguna en cuanto a la actualización pública de sus declaraciones o información en tiempo futuro, ya sea como resultado de nueva información, eventos futuros o cualquier otra circunstancia.

Información a revelar sobre la información general sobre los estados financieros

Los estados financieros consolidados condensados intermedios no auditados al 30 de septiembre del 2025 han sido preparados con la Norma Internacional de Contabilidad no.34 “Información Financiera Intermedia”.

Los estados consolidados condensados intermedios de posición financiera de la Entidad al 30 de septiembre del 2025, y los estados consolidados condensados intermedios de resultados y otros resultados integrales de cambios en el capital contable y de flujo de efectivo que terminaron el 30 de septiembre del 2025, no han sido auditados. En opinión de la administración de la Entidad, todos los ajustes, y los ajustes recurrentes de tipo ordinario necesarios para una presentación razonable de los estados financieros consolidados condensados intermedios adjuntos, han sido debidamente incluidos. Los resultados de los periodos no necesariamente son indicativos de los resultados del

año completo. Estos estados financieros consolidados condensados intermedios no auditados deben leerse junto con los estados financieros auditados de la Entidad y las correspondientes notas, por el periodo que terminó el 30 de septiembre del 2024, debido a que cierta información y revelaciones, normalmente incluidas en los estados financieros consolidados preparados de acuerdo con las Normas Internacional de Información Financiera, han sido condensadas u omitidas.

Información a revelar sobre los recursos, riesgos y relaciones más significativos de la entidad

Toda inversión en Acciones de la Compañía conlleva riesgos. Los inversionistas deben evaluar cuidadosamente los riesgos descritos en este documento y la información financiera incluida en el último Reporte Anual publicado, antes de tomar cualquier decisión al respecto. Cualquiera de estos riesgos podría afectar en forma adversa las actividades, la situación financiera y los resultados de operación de la Compañía, en cuyo caso el precio de cotización y la liquidez de sus Acciones podrían disminuir y los inversionistas podrían perder la totalidad o parte de su inversión. Los riesgos descritos en esta sección son aquellos que en la opinión actual de la Compañía podrían tener un efecto adverso sobre la misma.

Para los fines de esta sección, cuando manifestamos que un riesgo, incertidumbre o problema puede, podría o tendrá un “efecto adverso” en la Compañía o “afectar adversamente” el negocio, condición financiera o el resultado de operaciones de la Compañía, significa que dicho riesgo, incertidumbre o problema puede tener un efecto adverso en el negocio, condición financiera, resultado de operaciones, flujo de efectivo, prospectos, y/o el precio de mercado de las Acciones de la Compañía, salvo que se mencione lo contrario. Se pueden observar expresiones similares en la presente sección cuyo significado es similar.

Riesgos relacionados con las actividades de la Compañía

Los rendimientos generados por algunas de las concesiones de la Compañía podrían resultar inferiores a los pronosticados al momento de efectuar la inversión respectiva.

Las concesiones están sujetas a rescate o revocación por parte de las autoridades en ciertas circunstancias.

El volumen de tráfico en las concesiones de la Compañía podría resultar inferior al proyectado.

Aproximadamente el 14% de los ingresos anuales 2024 de la Compañía provienen de la operación de un solo título de concesión.

Las disposiciones aplicables al establecimiento y ajuste de las tarifas máximas de peaje no permiten garantizar que las concesiones serán rentables o generarán los niveles de rendimiento esperado.

La Compañía está expuesta a riesgos relacionados con la construcción, operación y mantenimiento de sus proyectos.

La Compañía podría verse en la imposibilidad de obtener nuevas concesiones.

El desempeño de la Compañía podría verse afectado en forma adversa por las decisiones de las autoridades gubernamentales en cuanto al otorgamiento de nuevas concesiones para obras de infraestructura

La Compañía está sujeta a regulación por parte del gobierno a nivel tanto federal como estatal y municipal, y las leyes y los reglamentos vigentes y sus reformas podrían afectar en forma significativa las actividades, la situación financiera y los resultados de operación de la Compañía.

La Compañía está sujeta a una gran cantidad de disposiciones legales en materia ambiental y de seguridad que podrían volverse más estrictas en el futuro y, por lo tanto, imponer mayores responsabilidades y dar lugar a la necesidad de efectuar inversiones adicionales en activos.

La participación de la Compañía en Proyectos Brownfield conlleva ciertos riesgos.

El Gobierno Federal y los gobiernos estatales y municipales podrían ampliar las concesiones de terceros u otorgar nuevas concesiones que compitan con las de la Compañía, o construir caminos libres de cuota o puertos alternativos, lo cual podría tener un efecto adverso en las actividades, situación financiera y los resultados de operación de la Compañía.

Los incrementos en los costos de construcción y los retrasos en el proceso de construcción, incluyendo las demoras en la obtención de la Liberación del Derecho de Vía y permisos ambientales, podrían afectar en forma adversa la capacidad de la Compañía para cumplir con los requisitos y calendarios de construcción previstos en algunas de sus concesiones y afectar en forma adversa las actividades, la situación financiera y los resultados de operación de la Compañía.

El incumplimiento de alguna de las subsidiarias de la Compañía con sus obligaciones de pago bajo instrumentos bursátiles puede afectar la condición de la Compañía.

La Compañía podría experimentar dificultades para recaudar capital adicional, lo cual podría afectar su capacidad para llevar a cabo sus actividades o lograr sus objetivos de crecimiento.

Podrían surgir conflictos colectivos de trabajo y litigios de carácter laboral.

El constante crecimiento de la Compañía exige la contratación y conservación de personal capacitado.

La operación del sector de obras y materiales de la Compañía podría verse afectado por la escasez de suministro de asfalto.

Revelaciones cuantitativas y cualitativas en cuanto a los riesgos de mercado.

Riesgos relacionados con la situación de México

Los cambios en las condiciones económicas, políticas y sociales en México podrían afectar las actividades, la situación financiera y los resultados de operación de la Compañía.

Los cambios en las condiciones económicas, políticas y sociales en los estados de la República Mexicana en donde opera la Compañía podrían afectar de forma adversa el negocio, la situación financiera y los resultados de operación de la Compañía.

Los cambios en los ordenamientos jurídicos estatales en los estados en los que opera la Compañía o del Gobierno Federal podrían afectar las actividades, situación financiera y resultados de operación de la Compañía

Los acontecimientos en otros países podrían tener un efecto adverso en la economía nacional o en las actividades, situación financiera, resultados de operación o el precio de mercado de las acciones de la Compañía.

México atraviesa por un período de creciente violencia y delincuencia que podría afectar las operaciones de la Compañía.