



Promotora y Operadora de Infraestructura, S.A.B. de C.V. anuncia Resultados No Auditados al Cierre del Primer Trimestre del 2026

Ciudad de México, 23 de abril de 2026.

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 31 de marzo del 2026.

Para los propósitos del presente documento, y salvo que se indique lo contrario, la variación de las cifras se refiere a los cambios del primer trimestre del 2026 respecto al mismo periodo del 2025.

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 2025) integrados por 30 autopistas de cuota (26 de las cuales se encuentran en operación total, 2 de ellas en etapa de construcción parcial, una de ellas en etapa de construcción 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 continuamos consolidando un portafolio de infraestructura robusto, enfocado en generar valor sostenible para México. Durante el trimestre, reforzamos nuestra ejecución y avanzamos en iniciativas clave que fortalecen la conectividad y detonan crecimiento económico con visión de largo plazo.”

- David Peñaloza Alanís, Director General de PINFRA.

Eventos Relevantes

- **IPM ya no consolida** dentro de los resultados del grupo durante este trimestre tras la venta de la Terminal Portuaria de Altamira a TIL en julio del 2025. Es importante considerar esta diferencia al momento de comparar resultados de este trimestre versus los del mismo trimestre del año anterior.
- Los **incrementos de tarifas de autopistas federales relacionados con la inflación**, y que son parte integral de los títulos de concesión, fueron autorizados el 13 de abril del 2026. Por ende, en el primer trimestre del año no se reflejan dichos incrementos. Normalmente, esos incrementos ocurren en febrero de cada año.
- Continuamos con las obras de ampliación en la Autopista **Armería-Manzanillo**, iniciadas el 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 principal para octubre del 2026, continuando con la construcción de las obras complementarias.
- 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 consistió 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 representó \$1,683 millones de pesos. A la fecha, se tienen terminados y en operación los 22 km del tramo.
 - 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. 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 proyecto tiene 28.8 km en total y el inicio de obra se llevó a cabo en junio del año 2025, con una fecha estimada de conclusión para diciembre del 2026.
- La carretera **Rumbo Nuevo** se encuentra 100% terminada y el inicio de operaciones se dio el 14 de febrero del 2026.
- 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 agosto del año en curso, con una duración de obra de aproximadamente 1 año.

- 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 diciembre del 2026. El avance de obra es del 11.5% aproximadamente.

Avances en ESG

- El **Consejo de Administración** llevó a cabo su sesión trimestral en el 1T26 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)	1T26	1T25	1T26 VS 1T25
Ingresos Netos	5,449.1	4,601.3	18%
UAFIDA	3,179.6	3,070.6	4%
Margen UAFIDA	58%	67%	
Utilidad (Pérdida) de Operación	2,937.2	2,835.6	4%
Margen de Operación	54%	62%	
Utilidad (Pérdida) Neta	2,212.3	1,622.4	36%
Margen Neto	41%	35%	
Utilidad (Pérdida) por Acción	5.2	3.8	36%
Flujo Generado de la Operación	2,147.8	2,619.2	-18%

Los **ingresos consolidados** de la compañía alcanzaron los \$5,449.1 millones de pesos, lo que representa un incremento del 18% en comparación con el mismo período del año anterior, aún sin contar con los ingresos que representaba IPM. 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 y mayores ventas de mezcla asfáltica contra el mismo trimestre del año 2025. Excluyendo los ingresos de IPM del comparativo, los ingresos consolidados del grupo hubieran crecido un 28%. Este efecto en la comparabilidad se refleja en todos los resultados del trimestre.



La **UAFIDA** del trimestre fue de \$3,179.6 millones de pesos. Con respecto al mismo periodo del año anterior, ésta es mayor en \$108.9 millones de pesos, es decir un 4%. Excluyendo a IPM del comparativo, el crecimiento de este rubro hubiera sido del 8.1%.

La **utilidad de operación** fue de \$2,937.2 millones de pesos, 4% mayor que la del 1T25, lo cual se deriva de lo mencionado anteriormente respecto al desempeño positivo de los tres segmentos de la compañía. Excluyendo a IPM del comparativo, el crecimiento de este rubro hubiera sido del 8.5%.

La **utilidad neta** del 1T26 es de \$2,212.3 millones de pesos, 36% por encima de la registrada en el primer trimestre del 2025, lo que se debe en gran medida al resultado integral de financiamiento. Sin contar IPM en el comparativo, el crecimiento en este rubro hubiera sido de 46%.

El **flujo generado de la operación** para el 1T26 fue de \$2,147.8 millones de pesos contra \$2,619.2 millones de pesos del mismo periodo del año 2025.

Resumen de Ingresos por Segmento

Segmento	1T26	1T26	1T25	1T25	1T26 VS 1T25
	Monto (millones)	% del total de ingresos	Monto (millones)	% del total de ingresos	
Concesiones	3,695.8	68%	3,817.7	83%	-3%
Autopistas Concesionadas:	3,695.8	68%	3,485.3	76%	6%
Autopistas Bursatilizadas	81.8	2%	82.5	2%	-1%
Autopistas Fibra E	1,316.5	24%	1,273.2	28%	3%
Autopistas Bursatilizadas en Fibra E	1,276.6	23%	1,211.2	26%	5%
Autopistas No Bursatilizadas	1,021.0	19%	918.4	20%	11%
Terminal del Puerto de Altamira	0.0	0%	332.4	7%	-100%
Construcción	1,575.0	29%	771.9	17%	104%
Plantas	178.3	3%	11.7	0%	1418%
Total	5,449.1	100%	4,601.3	100%	18%

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.

Nota 4: Rumbo Nuevo comenzó a operar el 14 de febrero del 2026.

Las autopistas concesionadas, que representan el 68% de los ingresos de la compañía durante el 1T26, registraron un crecimiento de 6% en ingresos, impulsado por el incremento orgánico y sostenido en el tráfico. Lo anterior se da a pesar de que los incrementos de tarifas de autopistas federales relacionados con la inflación fueron autorizados el 13 de abril del 2026, y no en el mes de febrero como ocurre regularmente.

Sin embargo, a nivel total del segmento de concesiones, se observa una disminución del 3%, derivada de la ausencia de ingresos de la Terminal del Puerto de Altamira, que en el 1T25 aún formaba parte de los activos del grupo.

En el sector de **construcción**, que representó el 29% de los ingresos de la compañía durante el 1T26, los ingresos ascendieron a MXN \$1,575 millones. Esto representa un incremento de MXN \$803.2 millones, o 104%, respecto al mismo periodo del año anterior, derivado de un mayor volumen de obra ejecutada. Durante el trimestre, los ingresos registrados bajo IFRIC 12 fueron de \$355.5 millones, en comparación con \$191.6 millones en el 1T25, lo que representa una variación favorable de \$164.0 millones.

En cuanto a las **plantas**, estas registraron ingresos por \$178.3 millones de pesos, lo que representa un incremento significativo frente a los \$11.7 millones del 1T25, impulsado por una mayor producción y venta de mezcla asfáltica.

Como resultado de lo anterior, los **ingresos consolidados de la compañía** crecieron 18%, impulsados por el desempeño del segmento carretero, el crecimiento en construcción y mayores ventas de mezcla asfáltica, aun considerando la ausencia de ingresos de IPM durante el trimestre, que sí contribuyó en el 1T25.

UAFIDA por Segmento

Segmento	1T26	1T26	1T26	1T25	1T25	1T25	1T26 VS 1T25
	Monto (millones)	% del total de la UAFIDA	Margen de UAFIDA	Monto (millones)	% del total de la UAFIDA	Margen de UAFIDA	
Concesiones	2,977.8	94%	81%	3,035.0	99%	79%	-2%
Construcción	126.9	4%	8%	26.6	1%	3%	377%
Plantas	74.9	2%	42%	9.1	0%	77%	725%
Total	3,179.6	100%	58%	3,070.6	100%	67%	4%

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.

Nota 4: Rumbo Nuevo comenzó a operar el 14 de febrero del 2026.

La **UAFIDA consolidada** fue de \$3,179.6 millones de pesos, es decir un 4% mayor que la del 1T25, aún sin ingresos registrados por parte de IPM; Excluyendo a IPM del comparativo, el crecimiento hubiera sido de 8.1%, como se mencionó anteriormente. Lo anterior, como se mencionó previamente, se debe al crecimiento del tráfico en nuestros activos carreteros y a los ingresos de los segmentos de construcción y las plantas de asfalto.

UAFIDA

(Millones de Pesos)	1T26	1T25	1T26 VS 1T25
Utilidad (Pérdida) Neta	2,212.3	1,622.4	36%
Más: Participación no Controladora	424.2	453.4	-6%
Provisiones para Impuestos y Otras	359.0	645.1	-44%
Operaciones Discontinuas	-	-	N.C.
Participación de los Resultados de Asociadas	-35.9	-21.6	66%
Más: Costo Integral Financiamiento	(22.4)	136.3	-116%
Más: Depreciación y Amortización	242.4	235.0	3%
UAFIDA	3,179.6	3,070.6	4%

Las cifras en rojo o entre paréntesis son positivas.

Resultados Consolidados

(Millones de Pesos)	1T26	1T25	1T26 VS 1T25
Ingresos Netos	5,449.1	4,601.3	18%
Costo de Ventas	2,451.3	1,688.7	45%
Gastos de Administración	178.2	127.8	39%
Otros (Ingresos) Gastos, Neto	-117.6	- 50.85	131%
Utilidad (Pérdida) de Operación	2,937.2	2,835.6	4%
Costo Integral Financiamiento	-22.4	136.3	-116%
Impuestos a la utilidad	359.0	645.1	-44%
Operaciones Discontinuas	0.0	0.0	N.C.
Participación de los Resultados de Asociadas	-35.9	-21.6	66%
Interés minoritario	424.2	453.4	-6%
Utilidad (Pérdida) Neta	2,212.3	1,622.4	36%

Las cifras en rojo o entre paréntesis son positivas.

En el 1T26, la **utilidad de operación** fue de \$2,937.2 millones de pesos, mayor que la del 1T25 en un 4%, derivado de los resultados favorables de los tres segmentos de la compañía.

El **resultado integral de financiamiento** en el 1T26 fue favorable por \$22.4 millones de pesos, en comparación con un resultado desfavorable de \$136.3 millones de pesos en el mismo periodo del año anterior, lo que representa una mejora de \$158.7 millones de pesos. Esta variación se explica principalmente por una reducción en los intereses a cargo por \$894.6 millones de pesos, parcialmente compensada por menores intereses a favor por \$751.8 millones de pesos, así como por una mayor utilidad cambiaria por \$15.9 millones de pesos.

En cuanto a la **participación en los resultados de asociadas**, este trimestre representó \$35.9 millones de pesos de utilidad.

Segmento Concesiones

(Millones de Pesos)	1T26	1T25	1T26 VS 1T25
Concesiones			
Ingresos Netos	3,695.8	3,817.7	-3.2%
Utilidad (Pérdida) Bruta	2,860.9	2,889.1	-1.0%
Utilidad (Pérdida) de Operación	2,760.5	2,812.5	-1.9%
UAFIDA	2,977.8	3,035.0	-1.9%

El **segmento de concesiones**, el más importante del grupo, representó el 68% de los ingresos consolidados con un decrecimiento en ingresos del 3.2% contra el mismo periodo del 2025. Esta disminución se debe a que, durante este trimestre, ya no se registraron los ingresos provenientes de IPM, lo que afecta la comparabilidad de los resultados de este segmento. Si excluimos el puerto de esta comparativa, el crecimiento real en ingresos es de 6%, como se mencionó con anterioridad.

Tráficos

		1T26	1T25	TPDV
		TPDV	TPDV	1T26 VS 1T25
Autopistas Concesionadas:				
Bursatilizadas	Santa Ana-Altar	4,652	4,605	1.0%
Fibra	México-Toluca	58,947	58,251	1.2%
	Marquesa-Lerma	18,075	18,497	-2.3%
	Ecatepec - Pirámides	24,287	22,835	6.4%
	Pirámides - Texcoco (Tezoyuca)	18,049	17,492	3.2%
	Pirámides - Texcoco (Nabor-Carrillo)	6,505	5,992	8.6%
	Ecatepec-Pirámides-Tezcoco⁽¹⁾	31,895	30,041	6.2%
	Peñón-Tezcoco	41,850	41,132	1.7%
Bursatilizadas en Fibra	Vía Atlixcáyotl	23,545	22,924	2.7%
	Virreyes-Teziutlán	5,183	4,959	4.5%
	Apizaco-Huachuichango	4,162	3,941	5.6%
	Atlixco-Jantetelco	5,605	5,529	1.4%
	Paquete Michoacán	32,158	32,108	0.2%
No Bursatilizadas	Zitácuaro-Lengua de Vaca	4,396	4,584	-4.1%
	San Luis Río Colorado-Estación Dr.	586	484	21.0%
	Tlaxcala – San Martín Texmelucan	5,922	5,624	5.3%
	Tlaxcala - Xoxtla	13,387	10,728	24.8%
	Armería - Manzanillo	12,931	13,674	-5.4%
	Tenango-Ixtapan de la Sal	8,845	8,620	2.6%
	Monterrey - Nuevo Laredo	9,195	9,618	-4.4%
	Siglo XXI	3,181	2,885	10.2%
	Libramiento de Aguascalientes	7,101	7,113	-0.2%
Rumbo Nuevo ⁽⁴⁾	2,175	-	-	

	Puente El Prieto ⁽²⁾	3,933	3,822	2.9%
	Puente JOLOPO	1,912	2,117	-9.7%
Total Autopistas a Consolidar		316,582	307,537	3%

(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.

(4) Rumbo Nuevo comenzó a operar el 14 de febrero del 2026.

Con relación a las **autopistas que consolidan** en los resultados de la compañía, el TPDA fue de 316,582 vehículos, 3% por encima del mismo periodo del año anterior, con ingresos por \$3,629.7 millones de pesos, 5% mayores a los reportados en el 1T25; estos ingresos, como ya se mencionó, no conllevan incrementos tarifarios en las autopistas federales.

		1T26	1T25	TPDV
		TPDV	TPDV	1T26 VS 1T25
Autopistas Concesionadas:				
No Consolidan	Morelia-Aeropuerto	1,728	1,657	4%
	Viaducto Elevado de Puebla	7,133	6,811	5%
Total Autopistas no Consolidadas		8,861	8,468	5%

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 14%, registrando \$130.3 millones de pesos. El TPDA fue de 8,861 vehículos, mayor en un 5% contra el mismo periodo del 2025.

Resumen Tráfico e Ingresos Autopistas (Consolidadas)

Tráfico Promedio Diario Anualizado	1T26	1T25	1T26 VS 1T25
Autopistas Bursatilizadas	4,652	4,605	1%
Autopistas Fibra E	167,714	164,199	2%
Autopistas Bursatilizadas en Fibra E	70,652	69,462	2%
Autopistas No Bursatilizadas	73,565	69,271	6%
Total autopistas	316,582	307,537	3%

Ingresos (millones de pesos)	1T26	1T25	1T26 VS 1T25
------------------------------	------	------	--------------



Autopistas Bursatilizadas	82	83	-1%
Autopistas Fibra E	1,316	1,273	3%
Autopistas Bursatilizadas en Fibra E	1,277	1,211	5%
Autopistas No Bursatilizadas	955	874	9%
Operadora Metropolitana de Carreteras	42.6	35.5	20%
Operadora de Autopistas de Michoacán	14.5	7.7	88%
Operadora La Sultana	9.0	1.2	670%
Total autopistas	\$ 3,695.8	\$ 3,485.3	6%

OMC

(Millones de Pesos)	1T26	1T25	1T26 VS 1T25
OMC - Operadora Metropolitana de Carreteras			
Ingresos Netos	389	359	8.2%

*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 \$389 millones de pesos derivados de pagos de las carreteras y puentes, incrementando un 8.2% respecto al 1T25.

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)	1T26	1T25	1T26 VS 1T25
Construcción			
Ingresos Netos	1,575.0	771.9	104.1%
Utilidad (Pérdida) Bruta	72.5	21.6	236.0%
Utilidad (Pérdida) de Operación	124.1	26.1	376.1%
UAFIDA	126.9	26.6	377.3%
Margen Bruto	5%	3%	
Margen de Operación	8%	3%	
Margen de UAFIDA	8%	3%	

Los ingresos del **segmento construcción** incrementaron en un 104% respecto al mismo trimestre del año anterior, con ingresos por \$1,575 millones de pesos que representan el 29% del total de los ingresos trimestrales del grupo. Como ya se mencionó, este crecimiento se debe a las múltiples obras ejecutadas durante este trimestre. Durante el trimestre, los ingresos registrados bajo IFRIC 12

fueron de \$355.5 millones, en comparación con \$191.6 millones en el 1T25, lo que representa una variación favorable de \$164.0 millones, como ya se comentó. Los proyectos con mayores montos de obra ejecutada en el trimestre fueron el Paquete de Michoacán y los proyectos en Colima.

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:

- Continúan las obras de ampliación de la autopista **Armería–Manzanillo**, que contemplan la expansión de 4 a 6 carriles en 46 km, así como mejoras en el Libramiento Manzanillo. La inversión estimada es de \$4,000 millones de pesos y se prevé la conclusión de la obra principal en octubre de 2026.
- En el **Paquete Michoacán**:
 - El tramo Pátzcuaro–Uruapan (Zirahuén–Zirimícuaro), de 22 km, con inversión de \$1,683 millones de pesos, se encuentra concluido y en operación.
 - El tramo Uruapan–Nueva Italia, con inversión de \$6,500 millones de pesos, se encuentra en construcción, con fecha estimada de conclusión en agosto de 2027.
- El **Macrolibramiento Sur Colima**, de 28.8 km, se encuentra en construcción, con una inversión estimada de \$5,298 millones de pesos y fecha de conclusión prevista para diciembre de 2026.
- La carretera **Rumbo Nuevo** se encuentra totalmente concluida e inició operaciones el 14 de febrero de 2026.
- El proyecto de ampliación de la autopista **Colima–Armería**, que contempla la expansión de dos a tres carriles por sentido a lo largo de 43.1 km, cuenta con una inversión de \$5,700 millones de pesos, presenta un avance aproximado de 11.5% y se estima su conclusión en diciembre de 2026.

Segmento de Venta de Materiales para la Construcción

(Millones de Pesos)	1T26	1T25	1T26 VS 1T25
Plantas			
Ingresos Netos	178.3	11.7	1417.5%
Utilidad (Pérdida) Bruta	64.5	1.9	3297.7%
Utilidad (Pérdida) de Operación	52.6	- 3.0	-1847.6%
UAFIDA	74.9	9.1	725.0%
Margen Bruto	36%	16%	
Margen de Operación	29%	-26%	

Margen de UAFIDA

42%

77%

Este segmento está formado por **Grupo Corporativo Interestatal, Suministros Especializados de Puebla y Mexicana de Cales**. Los ingresos del segmento alcanzaron los \$178.3 millones de pesos. Son mayores en \$166.5 millones de pesos respecto al mismo periodo del año anterior. Esto se debe a una mayor producción y venta de mezcla en este trimestre, como se detalló anteriormente.

Balance General

(Millones de pesos)	1T26	4T25	% Var
Efectivo e Inversiones Temporales	27,091.4	27,335.0	-1%
Fondos en Fideicomisos No Restringidos	744.5	500.6	49%
Fondos en Fideicomisos Restringidos	9,745.6	9,663.1	1%
Instrumentos Financieros Derivados	8.5	11.0	n/a
Estimaciones por Cobrar y Clientes	394.9	316.3	25%
Inventarios	474.1	411.2	15%
Otros	2,078.1	1,476.1	41%
Activo Circulante	40,537.0	39,713.2	2%
Inversiones en Acciones de Subs no Consolidadas y Asociadas	991.6	955.7	4%
Otras Cuentas por cobrar asociadas	388.8	391.0	-1%
Fondos en Fideicomiso a Largo Plazo	560.1	551.9	1%
Inmuebles, Planta y Equipo, Neto	2,577.6	2,589.3	0%
Inversión en Concesiones, Neto	46,149.4	44,730.1	3%
Impuesto Sobre la Renta Diferido	3,674.6	3,620.9	1%
Otros	2,932.4	2,836.9	3%
Total de Activo	97,811.5	95,389.1	3%
Créditos Bancarios	1,026.9	982.8	4%
Reserva Mantenimiento Mayor	415.3	449.7	-8%
Derechos de Cobro Fideicomitados	409.9	407.0	1%
Cuentas por Pagar	4,861.8	4,706.0	3%
Otros (Dividendos por pagar)	-	-	-
Pasivo a Corto Plazo	6,713.9	6,545.5	3%
Créditos Bancarios	2,670.9	2,952.1	n/a
Derechos de Cobro Fideicomitados (Bursatilizaciones)	6,754.9	6,705.6	1%
Impuestos por pagar	345.0	350.1	n/a
Otros	441.1	435.7	1%
Total de Pasivo	16,925.8	16,989.0	0%
Total de Capital	80,885.7	78,400.0	3%

Activo por \$97,811.5 millones de pesos, 3% por encima del último trimestre.



Pasivo a Corto Plazo por \$6,713.9 millones de pesos, 3% mayor que el del trimestre anterior.

Pasivo Total por \$16,925.8 millones de pesos, muy similar al reportado en el 4T25.

Capital Contable por \$80,885.7 millones de pesos, incrementando 3% contra el trimestre anterior.

Deuda

(Miles de Pesos)	1T26	Gastos de Emisión	Deuda Neta Contable	Fondo de Reserva	Deuda Neta disminuyen do Fondo de Reserva
Saldo en Bursatilizaciones y Créditos Bancarios	11,007,182	(164,928)	10,842,254	(360,361)	10,481,893

*Cifras en miles de pesos

El 32.7% 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.:	\$ 245,700,000
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 2026.

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 31 de marzo del 2026 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 31 de marzo del 2026, 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 31 de marzo del 2026, 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 31 de marzo del 2025, 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.