

Información Financiera Trimestral

[105000] Comentarios y Análisis de la Administración	2
[110000] Información general sobre estados financieros	37
[210000] Estado de situación financiera, circulante/no circulante	40
[310000] Estado de resultados, resultado del periodo, por función de gasto	42
[410000] Estado del resultado integral, componentes ORI presentados netos de impuestos	43
[520000] Estado de flujos de efectivo, método indirecto	45
[610000] Estado de cambios en el capital contable - Acumulado Actual	47
[610000] Estado de cambios en el capital contable - Acumulado Anterior	50
[700000] Datos informativos del Estado de situación financiera	53
[700002] Datos informativos del estado de resultados	54
[700003] Datos informativos- Estado de resultados 12 meses	55
[800001] Anexo - Desglose de créditos	56
[800003] Anexo - Posición monetaria en moneda extranjera	60
[800005] Anexo - Distribución de ingresos por producto	61
[800007] Anexo - Instrumentos financieros derivados	62
[800100] Notas - Subclasificaciones de activos, pasivos y capital contable	63
[800200] Notas - Análisis de ingresos y gastos	67
[800500] Notas - Lista de notas	68
[800600] Notas - Lista de políticas contables	108
[813000] Notas - Información financiera intermedia de conformidad con la NIC 34	123

[105000] Comentarios y Análisis de la Administración

Comentarios de la gerencia [bloque de texto]

Resultados principales por el año 2025

- El tráfico de pasajeros aumentó 8.5%, alcanzando 28.8 millones de pasajeros.
- 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 2025 alcanzaron Ps.2,709 millones.
- En el año 2025, la UAFIDA Ajustada creció 12.1% comparado con el 2024, alcanzando Ps.10,167 millones.
- Durante el año, OMA distribuyó dividendos por Ps.11.54 por acción; y el nivel de apalancamiento medido como Deuda Neta/UAFIDA Ajustada fue de 1.03 veces al 31 de diciembre de 2025.

Resumen del tercer trimestre 2025

- El tráfico de pasajeros del 4T25 se incrementó 6.0% comparado con el 4T24, totalizando 7.5 millones de pasajeros. Los aeropuertos con el mayor crecimiento en tráfico respecto del 4T24 fueron Monterrey, Chihuahua, San Luis Potosí, Acapulco y Zacatecas.
- La suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos creció 6.1% comparado con el 4T24.
- La UAFIDA Ajustada se incrementó 5.9% comparado con el 4T24, alcanzando Ps.2,577 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.755 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>)
- **,885nto lones.dos en el periodo sumaron 15 a razspitalizaci**
- **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 fondar 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 2022, 2023 y 2024, los servicios aeronáuticos representaron el 59.1%, 61.8% y 60.6%, respectivamente, de los ingresos totales de la Compañía, y el 76.0%, 77.3% y 74.8%, 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 nuestros resultados de operación consolidados de la Compañía, o los resultados de operación de cualquiera de nuestros aeropuertos, serán rentables o que la Compañía obtendrá el rendimiento esperado de su inversión."*

Aunque los Programas Maestros de Desarrollo y tarifas máximas hasta 2025 han sido establecidos, la Compañía no puede predecir cuál será su Programa Maestro de Desarrollo y tarifas máximas para el siguiente periodo de cinco años. Al determinar las tarifas máximas para el siguiente periodo de cinco años, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes puede ser requerida por diferentes entidades como la Comisión Federal de Competencia Económica ("COFEC") y los transportistas que operan en los aeropuertos de la Compañía, quienes pueden solicitarle a dicha Secretaría que reduzca nuestras tarifas máximas, lo que podría tener un efecto adverso en la rentabilidad, situación financiera y resultados de operación de la Compañía. 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 cada uno de los periodos de cinco años que finalizan el 31 de diciembre de 2020 y el 31 de diciembre de 2025, las tarifas máximas aplicables a los aeropuertos de la Compañía estaban sujetas a ajustes anuales de eficiencia del 0.7% en términos reales. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes determinará el futuro ajuste de eficiencia aplicable a las tarifas máximas de la Compañía para el periodo de cinco años que comienza en enero de 2026, y en adelante. Véase *"Punto 4. Información sobre la Compañía — Marco Regulatorio — Regulación de Ingresos — 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 13 de noviembre de 2023, el gobierno mexicano publicó un decreto por el que se modificó la Ley Federal de Derechos. Dicha reforma incluyó el aumento en la tasa pagada por los concesionarios de aeropuertos al gobierno federal (el "Pago del Impuesto de Concesión") del 5% al 9% a partir del 1 de enero de 2024. Los excedentes del Pago del Impuesto de Concesión relacionados con actividades aeronáuticas realizadas durante 2024 y 2025, se incorporarán como una adición al valor de referencia en la siguiente revisión ordinaria que abarca los años de 2026 a 2030, conforme a las bases de Regulación Tarifaria. Los pagos excedentes correspondientes a los ingresos regulados de los años siguientes, se incorporarán a la fórmula de tarifa máxima, según la regulación de tarifa máxima.

En 2014, la Ley Federal de Competencia Económica fue modificada de manera significativa, otorgando a la COFEC poderes regulatorios más amplios, incluyendo la supervisión de los servicios esenciales y la aplicación de la competencia en el mercado. Estas facultades incluían la capacidad de imponer cambios en las operaciones comerciales que pudieran afectar notablemente a las empresas, especialmente en lo relativo a fusiones, prácticas anticompetitivas, responsabilidades y multas. En concreto, la COFEC reconoció que el aterrizaje, el despegue y el uso y control de la plataforma en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México eran servicios esenciales debido a su impacto en el acceso competitivo a los horarios de vuelo y al transporte aéreo. Para hacer frente a las ineficiencias y efectos anticompetitivos observados, la COFEC emitió lineamientos y

medidas correctivas aplicables al acceso a dichos servicios esenciales en 2017. Sin embargo, posteriores modificaciones normativas y lineamientos de la SICT para la asignación de *slots* fueron consideradas inadecuadas y contradictorias con estas medidas por la COFECE. Aquello llevó a una disputa legal sobre la autoridad reguladora en la asignación de *slots*, que culminó con la sentencia de la Suprema Corte de Justicia de la Nación contra la COFECE en noviembre de 2019.

Aunque ninguno de los aeropuertos de la Compañía ha sido declarado como congestionado a la fecha del presente reporte, no podemos predecir si ello puede ocurrir o cuando. De manera similar, la Compañía no puede predecir si la COFECE, o eventualmente, el Nuevo Organismo Regulador (según se define más adelante) declarará a cualquiera de los aeropuertos, o cualquier servicio complementario o comercial prestado en los mismos, como servicio esencial, y establecerá reglas, recomendaciones, lineamientos o condiciones que pudieran limitar o restringir los ingresos aeronáuticos y/o no aeronáuticos de la Compañía.

El 20 de diciembre de 2024, el Poder Ejecutivo publicó en el Diario Oficial de la Federación una reforma constitucional al Artículo 28 (la "Reforma Constitucional"), mediante la cual se disolvieron siete órganos constitucionales autónomos, entre ellos la COFECE. De conformidad con la Reforma Constitucional, las funciones de la COFECE serán transferidas a un órgano regulador de nueva creación (el "Nuevo Organismo Regulador"), el cual, aunque estará descentralizado del Poder Ejecutivo, contará con personalidad jurídica, presupuesto propio e independencia técnica y operativa en sus decisiones, organización y funcionamiento. Adicionalmente, se mantendrá la separación entre las autoridades investigadoras y juzgadoras. Asimismo, de acuerdo con la Reforma Constitucional, el Congreso de la Unión emitirá una nueva legislación en materia de competencia económica. Al día de hoy, la fecha exacta en la que se expedirá la nueva legislación en materia de competencia económica y en la que se extinguirá oficialmente la COFECE sigue siendo incierta.

La Compañía no puede predecir si el nuevo marco legal en materia de competencia económica que será emitido por el Congreso de la Unión de conformidad con la Reforma Constitucional proporcionará las mismas, similares o más amplias facultades regulatorias que la Ley Federal de Competencia Económica, lo que podría llevar a la emisión de reglas, recomendaciones, lineamientos o condiciones que podrían 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 nuestro negocio serán aplicadas". A la fecha de presentación del presente Reporte, la Compañía no puede determinar si estas modificaciones podrían afectar a la economía mexicana o a sus operaciones.

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 30 de noviembre de 2020, 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 entre el 1 de enero de 2021 y el 31 de diciembre de 2025. Se espera que a finales de 2025 la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes apruebe nuevas tarifas máximas para el periodo de cinco años comprendido entre el 1 de enero de 2026 y 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".

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, la disminución de sus inversiones de capital derivada de un menor tráfico de pasajeros ocasionado por las condiciones macroeconómicas mexicanas o modificaciones a los impuestos pagaderos conforme a las concesiones de la Compañía, siempre y cuando dichas solicitudes sean aprobadas únicamente si la SICT determina que han ocurrido ciertos eventos limitados especificados en las concesiones de la Compañía. 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 2022, 2023 y 2024, el 3.0%, el 3.3% y el 4.5%, respectivamente, del tráfico total de pasajeros 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 2024, 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 98.3% 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".

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 2023 al 31 de diciembre de 2024, el peso se depreció 23%, pasando de \$16.90 pesos por \$1.00 dólar a \$20.86 pesos por \$1.00 dólar, y experimentó volatilidad intra-anual. Del 31 de diciembre de 2022 al 31 de diciembre de 2023, el peso se apreció aproximadamente 13.3%, pasando de \$19.50 pesos por \$1.00 dólar a \$16.90 pesos por \$1.00 dólar. En abril 25 de 2025, el tipo de cambio era de \$19.5585 pesos 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.*"

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.*"

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.

El 5 de febrero de 2014, el Gobierno Mexicano anunció en el Diario Oficial de la Federación que la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes otorgó a Administradora de Servicios Aeroportuarios de Chihuahua, S.A. de C.V. una concesión por 20 años para la construcción, operación y explotación de un aeropuerto de aviación civil en el municipio de Bocoyna, que está localizado a 250 kilómetros de la ciudad de Chihuahua, dentro de un área de 95.5 hectáreas. El gobierno del estado de Chihuahua es titular del 98% del capital social de Administradora de Servicios Aeroportuarios de Chihuahua, S.A. de C.V. El aeropuerto está calificado con Categoría OACI 3C y podría competir con el aeropuerto de la Compañía ubicado en la municipalidad de Chihuahua, que tiene una mayor calificación OACI al ser Categoría 4D y está localizado a 18 kilómetros de la ciudad de Chihuahua. El 31 de enero de 2024, el Estado de Chihuahua anunció que el aeropuerto inició operaciones para vuelos de aviación general con una capacidad anual de hasta 20,000 pasajeros por año. Se espera que el aeropuerto tendrá una capacidad anual para atender a 80,000 pasajeros por año durante los primeros cinco años de sus operaciones, y posteriormente se incrementará su capacidad para atender hasta 250,000 pasajeros por año. En 2024, el aeropuerto de Bocoyna atendió a 2,526 pasajeros. A la fecha del presente reporte, la Compañía no puede predecir si el aeropuerto de Bocoyna afectará de forma adversa sus resultados de operación o su capacidad financiera.

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 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. Estos aeropuertos atendieron en conjunto a 56.2 millones de pasajeros en 2024, un incremento de 4.0% en comparación con 2023.

En el futuro, la Compañía podría encontrar competencia con el Aeropuerto del Norte, un aeropuerto cercano a Monterrey, que era operado por un tercero en virtud de una concesión y desde el 30 de abril de 2024 es operado por el 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.

Cualquier competencia de dichos aeropuertos podría tener un efecto material adverso en el negocio, los resultados de operación, las perspectivas 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"*.

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, perspectivas y situación financiera de la Compañía.

En diciembre de 2021, el Congreso de la Unión aprobó modificaciones a la Ley del Impuesto sobre la Renta, la Ley del Impuesto al Valor Agregado, la Ley de Impuestos Especiales Sobre Producción y Servicios y el Código Fiscal de la Federación. Estos cambios no incluyeron la introducción de nuevos impuestos ni aumentos a los ya existentes. Las modificaciones clave incluyeron lo siguiente (i) la incorporación en la Ley del Impuesto al Valor Agregado del concepto de "actividades no sujetas", definidas como aquellas que no se realizan en territorio nacional o que, ocurriendo en territorio nacional, no implican la enajenación de bienes, la prestación de servicios, el uso o goce temporal de bienes o la importación de bienes o servicios. Lo anterior, cuando se perciban ingresos o contraprestaciones y se realicen gastos por los que se trasladó o pagó el impuesto al valor agregado; (ii) la adición de nuevos requisitos previstos en el Código Fiscal de la Federación para la expedición de comprobantes fiscales

electrónicos, así como nuevas causales para la restricción del certificado de sello digital, que los contribuyentes utilizan para la expedición de dichos comprobantes fiscales; (iii) la modificación y adición de ciertos requisitos para llevar a cabo fusiones y escisiones de empresas, a fin de garantizar que exista un propósito comercial para estas operaciones; y (iv) el establecimiento de una nueva obligación fiscal relativa al concepto de beneficiario efectivo, que requiere la identificación del beneficiario efectivo de las personas morales, fideicomisos y otras figuras jurídicas, junto con el registro de la información sobre ellos que pueda ser solicitada por las autoridades fiscales. Dicha información (la identificación del beneficiario efectivo y los datos relacionados) se considerará parte de los registros contables de los contribuyentes. En caso de que la Compañía no cumpla con cualquiera de los requisitos legales en materia fiscal o no proporcione la información sobre beneficiarios finales a las autoridades fiscales, o lo haga de manera incorrecta, incompleta o sin actualizaciones, podría resultar en la imposición de multas a la Compañía que van desde los \$500,000 pesos hasta los \$2,000,000 pesos por beneficiario final, además de una opinión negativa de cumplimiento fiscal por parte de las autoridades fiscales mexicanas.

Para el ejercicio 2024, no se realizaron modificaciones a la legislación fiscal, 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.

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.

El 1 de mayo de 2019, el Gobierno Mexicano promulgo modificaciones a la Ley Federal del Trabajo que otorgan protecciones adicionales a los derechos colectivos de los empleados y trabajadores sindicalizados. Como resultado de estas modificaciones, los empleados no pueden ser forzados a unirse a un sindicato y puede existir más de un sindicato en cada fuente de trabajo. 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. No es posible predecir cómo estos acontecimientos pueden afectar los resultados de operación y/o capacidad financiera de la Compañía. 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. Para más información, 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*".

El 23 de octubre de 2019, entró en vigor la NOM-035-STPS-2018. Esta Norma Oficial Mexicana ("NOM") busca identificar y prevenir los factores de riesgo psicosocial en el lugar de trabajo y promover un ambiente laboral favorable. Si bien la Compañía considera que ha cumplido con las disposiciones de la NOM, no puede predecir si sus empleados eventualmente reclamarán que la Compañía ha violado alguna de las disposiciones de la NOM. Cualquier demanda en contra de la Compañía presentada por sus empleados puede llevar a un aumento de los costos laborales, lo que podría tener un impacto negativo en los resultados de operación de la Compañía. Para más información, véase "*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 la nueva 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 tienen un impacto material en sus resultados de operación o en su situación financiera.

El 11 de enero de 2021, el Gobierno Mexicano publicó las reformas al artículo 311 de la Ley Federal del Trabajo y la NOM-037-STPS-2023, que regulan las condiciones de trabajo a distancia. Como resultado de estas reformas, los empleados que trabajan más del 40% de sus horas de trabajo desde su casa o desde cualquier otro lugar que no sea el domicilio de la Compañía, sin supervisión u orientación del patrón, tienen nuevos derechos y obligaciones. Estas nuevas normas también establecen nuevas obligaciones para los patrones. Por ejemplo, los patrones deben ahora proporcionar las herramientas y servicios necesarios para que los empleados cumplan con su trabajo. Esta reforma entró en vigor a partir del 12 de enero de 2021. Aunque, a la fecha de este reporte, la Compañía no aplica una política de trabajo remoto y no puede determinar si estas novedades podrían afectar sus resultados de operación en el futuro.

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.

Derivado de una reforma constitucional que fue publicada en octubre de 2024, el Presidente de México presentó el 5 de febrero de 2025 una iniciativa de nuevas leyes energéticas al Congreso de la Unión, con el objetivo de redefinir el marco regulatorio del sector eléctrico y fortalecer a la Comisión Federal de Electricidad ("CFE") como el principal proveedor de electricidad. Las modificaciones buscadas introducirían la Ley del Sector Eléctrico ("LSE"), sustituyendo ciertos aspectos de la Ley de la Industria Eléctrica.

En línea con las reformas constitucionales referidas en el párrafo anterior, la LSE implementaría un papel prioritario del Estado al exigir que al menos 54% de la electricidad inyectada anualmente a la Red Eléctrica Nacional sea generada por entidades del Estado, particularmente la CFE. Adicionalmente, la nueva planeación eléctrica vinculante sería emitida por la Secretaría de Energía, mientras que la recién creada Comisión Nacional de Energía, en sustitución de la Comisión Reguladora de Energía y dentro del marco de la Secretaría de Energía, tiene la facultad de emitir regulaciones y permisos. Además, el mercado de suministro básico pasaría a estar controlado exclusivamente por la CFE, y aunque los generadores privados pueden participar en el mercado eléctrico, las entidades estatales tendrían un papel prioritario en el sector. Por otra parte, la LSE introduce restricciones a la inversión privada en infraestructuras eléctricas, en particular para los proyectos de generación a gran escala, al exigir una participación del Estado de al menos el 54% en los proyectos de inversión mixta.

La LSE establece que los permisos para autoabastecimiento seguirán siendo válidos hasta su fecha de vencimiento original, entendiéndose que no podrán prorrogarse.

En 2017, la Compañía celebró un contrato de autoabastecimiento (por sus siglas en inglés, el "SSA") bajo el marco legal del auto abasto, con un generador de electricidad eólica. Este contrato vence en 2028, y en 2024, aproximadamente el 80.8% del consumo total de electricidad de la Compañía se suministró en virtud de este contrato. El SSA está clasificado como un contrato legado y se estructuró originalmente bajo la Ley del Servicio Público de Energía Eléctrica.

Al fecha de este reporte, el SSA sigue siendo considerado como legalmente protegido como contrato de autoabastecimiento en virtud de las disposiciones transitorias de la LSE. Sin embargo, la Compañía no puede descartar la posibilidad de que en el futuro se produzcan cambios normativos, impactos operativos o modificaciones de cualquier otra disposición legal asociada a contratos de autoabastecimiento, como aumentos de las tarifas de transporte u otras tarifas reguladas, que podrían afectar al SSA.

Tras el vencimiento del SSA, o en caso de ampliaciones, los cambios en el mercado eléctrico mexicano podrían limitar la capacidad de la Compañía para adquirir suministro eléctrico en condiciones comerciales competitivas. A la fecha de este reporte, el SSA permanece legalmente protegido como un contrato de autoabastecimiento bajo las disposiciones transitorias de la LSE. Sin embargo, la Compañía no puede descartar posibles cambios regulatorios futuros, impactos operativos o modificaciones a cualquier otra disposición legal asociada con los contratos de autoabastecimiento.

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.

Los mercados globales han experimentado y experimentan volatilidad y perturbaciones debido a tensiones geopolíticas, como la guerra de Rusia con Ucrania, la guerra en Oriente Medio en la que está implicado Israel, los recientes acontecimientos relacionados con la caída del Gobierno sirio y las tensiones actuales en Asia. Tales acontecimientos han afectado negativamente a la frecuencia y el patrón de los viajes aéreos en todo el mundo en el pasado.

Las recientes guerras y conflictos militares en todo el mundo han provocado una volatilidad significativa en los precios de las 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*". Continuas hostilidades, o el temor o por las precauciones tomadas en previsión de cualquier posible ataque militar, como las elevadas advertencias de amenaza nacional, 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.

Los conflictos militares en Ucrania, Medio Oriente y Siria se encuentran activos, y su duración y resultado son altamente impredecibles. Una mayor escalada de estos conflictos y las sanciones económicas impuestas como consecuencia de los mismos podrían provocar importantes alteraciones en el mercado y de otro tipo, lo cual podría tener un efecto material adverso en el negocio, situación financiera, resultados de operaciones y flujos de efectivo de la Compañía.

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.

Las pandemias, epidemias o cualquier otro brote relacionados 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.

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 y de inmigración de Estados Unidos podrían afectar negativamente al negocio de la Compañía.

El negocio de la Compañía puede verse afectado por la evolución de la política comercial y de inmigración de los Estados Unidos, especialmente en relación con México. El enero de 2025, tras las elecciones presidenciales y elecciones del Congreso de Estados Unidos, la administración introdujo importantes cambios en la política comercial y de inmigración.

En febrero de 2025, Estados Unidos declaró una emergencia nacional en virtud de la Ley de Poderes Económicos de Emergencia Internacional (IEEPA, por sus siglas en inglés) e impuso un arancel del 10% a todas las importaciones, incluidas las procedentes de México. Siguió "aranceles recíprocos", dirigidos a más de 50 países, con un arancel del 145% sobre las importaciones chinas. Los mercados financieros reaccionaron bruscamente, lo que llevó a una suspensión temporal de los aranceles, excepto los aplicados a China, y desencadenó medidas de represalia por parte de China y otros países. Estos acontecimientos han contribuido a reavivar las tensiones comerciales mundiales.

La revisión programada para 2026 del Acuerdo Estados Unidos-México-Canadá (USMCA, por sus siglas en inglés) podría resultar en cambios que afecten negativamente las condiciones comerciales, el crecimiento económico o la inversión extranjera directa de México.

En materia de inmigración, el gobierno estadounidense ha restablecido y ampliado los controles fronterizos, ha suspendido algunos programas de asilo y está revisando las políticas de visados. Aunque el transporte aéreo no se ha visto afectado, un mayor escrutinio puede disuadir de viajar a los titulares de visados. Se están estudiando restricciones adicionales en virtud de la Ley de Inmigración y Nacionalidad. Cualquier restricción a los viajes entre México y Estados Unidos podría reducir el tráfico internacional de pasajeros.

La Compañía no predecir el impacto total de estos acontecimientos en el comercio, los viajes o la inversión, pero cualquier interrupción sostenida de las cadenas de suministro mundiales o de la economía mexicana podría afectar negativamente a su negocio. 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.

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, está sustancialmente influenciada por las condiciones económicas globales, y más precisamente por las condiciones económicas en México y Estados Unidos. En 2022, 2023 y 2024, el 80.4%, 79.1% y 79.2%, respectivamente, de los pasajeros internacionales en los aeropuertos de la Compañía llegaron o salieron en vuelos con origen o destino en Estados Unidos, y el 13.0%, 13.6% y 15.7% de los ingresos de la Compañía por cargos a pasajeros en 2022, 2023 y 2024, respectivamente, se derivaron de cargos impuestos a pasajeros internacionales. Del mismo modo, en 2022, 2023 y 2024, el 89.6%, el 88.9% y el 87.0%, respectivamente, de los pasajeros de los aeropuertos de la Compañía viajaron en vuelos nacionales, y el 87.0%, el 86.4% y el 84.3%, respectivamente, de los ingresos de la Compañía de 2022, 2023 y 2024 procedieron de tasas a pasajeros nacionales. Cuando las economías de Estados Unidos o México están en recesión, el volumen de pasajeros con origen o destino en Estados Unidos se ha visto afectado negativamente.

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.*"

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

El aumento de las tensiones geopolíticas y económicas desencadenado por los recientes cambios en la política comercial y exterior de Estados Unidos ha provocado una notable volatilidad en los mercados mundiales, la depreciación de las principales divisas y una mayor incertidumbre en las cadenas de suministro y la demanda de los consumidores.

Si tales condiciones persisten o se intensifican, podrían provocar un aumento de los costos de los insumos, la interrupción de las operaciones, la reducción del comercio transfronterizo y un deterioro de las condiciones económicas mundiales, lo que podría conducir a una recesión. Una ralentización del comercio mundial y de la actividad económica podría afectar negativamente a los viajes de negocios y de ocio. El aumento de los aranceles podría reducir significativamente el movimiento transfronterizo de mercancías entre México y Estados Unidos, su principal socio comercial, todo lo cual podría afectar material y negativamente a las operaciones y resultados financieros de la Compañía.

Los arrendatarios comerciales de los aeropuertos de la Compañía también podrían tener que hacer frente a mayores costos de los insumos procedentes de mercancías importadas, lo que reduciría sus márgenes y afectaría a su situación financiera y a su capacidad para renovar sus contratos de arrendamiento. Además, el aumento de los costos de los materiales de construcción y de los equipos importados podría retrasar o dificultar los proyectos de ampliación o acondicionamiento de los aeropuertos.

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.

Los precios del petróleo en 2024 fueron muy sensibles a las tensiones geopolíticas, en particular debido al conflicto en Ucrania. Los precios al contado del crudo Brent europeo disminuyeron de \$82.82 dólares por barril el 31 de diciembre de 2022 a \$77.69 dólares el 31 de diciembre de 2023, y de \$77.69 dólares el 31 de diciembre de 2023 a \$74.58 dólares el 31 de diciembre de 2024. La guerra de Ucrania explica en gran medida las fluctuaciones de los precios mundiales del petróleo. Además, las sanciones selectivas y las medidas de control de las exportaciones impuestas por Estados Unidos y otros gobiernos a las entidades que gestionan las exportaciones de crudo ruso e iraní han interrumpido el suministro y contribuido a la inestabilidad del mercado.

Aunque la escasez de combustible no tuvo un impacto material en las operaciones de la Compañía en 2023 y 2024, las continuas tensiones geopolíticas y sanciones han provocado un aumento de los precios del combustible de aviación. Dado que Rusia es uno de los mayores exportadores de petróleo del mundo, estos acontecimientos han reducido el suministro mundial de combustible y han disparado los costos. Esta situación podría agravarse aún más si los Estados miembros de la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) deciden no aumentar la producción o no son capaces de hacerlo.

La escasez de petróleo crudo, derivados del petróleo crudo y combustible de aviación, así como el aumento de la demanda de estos recursos, ya han provocado una subida de los precios del combustible. Estas condiciones podrían persistir, provocando nuevos efectos adversos en la actividad, situación financiera y resultados operativos de la Compañía.

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

En 2022, 2023 y 2024, aproximadamente el 40.4%, 36.0% y 33.0% 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 COFECCE 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 en la que indicaba que, debido a la saturación de la capacidad del AICM, los movimientos de tráfico aéreo se reducirían temporalmente de 52 a 43 por hora, a partir del 28 de octubre de 2023. Sin embargo, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes pospuso la aplicación de esta resolución para el 8 de enero de 2024. La reducción de los movimientos de tráfico aéreo seguirá en vigor hasta que se resuelvan las condiciones de saturación. Además, en septiembre de 2023, de conformidad con un decreto presidencial emitido en febrero de 2023, todos los operadores de carga nacionales e internacionales (con excepción de aquellos que ofrecen operaciones combinadas de carga y pasajeros) reubicaron sus operaciones del AICM al Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles.

Todavía hay incertidumbre del impacto que pueden tener dicho decreto y el nuevo Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles para mitigar la congestión en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y la Compañía no puede asegurar cómo dicho decreto o los nuevos ajustes de capacidad pudieran afectar a sus resultados de operación.

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.

La Compañía es dependiente de una variedad de sistemas de información, el funcionamiento de estos sistemas es crucial para la operación y manejo de los negocios de la Compañía. Si los sistemas de información críticos fallan o no están disponibles, la capacidad para prestar servicios en sus aeropuertos, recaudar cuentas por cobrar, pagar gastos y mantener los datos de seguridad y de los clientes, la Compañía podría

verse afectada negativamente. Adicionalmente, estos sistemas pueden requerir modificaciones o actualizaciones debido a los cambios de tecnología o el crecimiento del negocio de la Compañía. Estos cambios pueden obstaculizar o resultar costosos para las operaciones y pudieran requerir una cantidad substancial de tiempo para su manejo. Los sistemas de la Compañía son ser vulnerables a daños o interrupciones causados por circunstancias que se encuentran fuera del control de la Compañía, como lo son catástrofes, faltas de electricidad, desastres naturales, fallas en los sistemas computacionales o servidores, virus o malware, daños físicos o electrónicos, acceso no autorizado y ataques cibernéticos. Además, aunque mantenemos una cobertura de seguro para algunos de dichos eventos, las posibles responsabilidades asociadas a la interrupción de la seguridad de la red o de los sistemas informáticos podrían superar la mencionada cobertura y resultar en un daño a la reputación de la Compañía.

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.

Además, la Compañía no efectuó ningún pago a los atacantes ni ha sufrido ningún efecto material adverso en sus operaciones, resultados o situación financiera.

La Compañía ha reforzado y sigue reforzando sus protocolos, políticas y procedimientos de respuesta en materia de seguridad, así como su capacidad para detectar y prevenir ataques y fallos de seguridad presuntos o futuros. Para prevenir futuros incidentes de ciberseguridad, la Compañía actualiza constantemente su infraestructura con las últimas tecnologías de seguridad y realiza análisis de vulnerabilidad y pruebas de penetración periódicamente. Los sistemas de información de la Compañía cuentan con sistemas de copia de seguridad. Además, protege sus sistemas con software antivirus, software de protección de puntos finales y cortafuegos de última generación, incluidos cortafuegos para filtrar el tráfico procedente de Internet. No es posible garantizar que estas acciones preventivas para mitigar los riesgos e incidentes de ciberseguridad consigan evitar futuros ciberataques. Cualquier otro incidente podría obstaculizar la capacidad de la Compañía para proteger la privacidad de sus clientes y negocios, provocando la distribución no autorizada de datos confidenciales e información financiera valiosa, lo que podría dañar la reputación y obligar a la Compañía a incurrir en gastos adicionales. Aunque se toman continuamente medidas para mejorar y supervisar los sistemas de tecnología de la información de la Compañía, estos sistemas siguen siendo vulnerables a fallos o accesos no autorizados, lo que podría afectar negativamente al negocio, operaciones, situación financiera y liquidez de la Compañía y comprometer la información de sus clientes, proveedores y empleados.

El fortalecimiento en las medidas de seguridad ha resultado en el aumento de costos y pudiere requerir inversiones adicionales en el futuro.

En 2024, el 12.3% de los pasajeros atendidos por los aeropuertos de la Compañía fueron pasajeros internacionales, de los cuales, el 78.6% llegó o partió en vuelos que se originan en o salen a los Estados Unidos. El negocio de viajes aéreos es susceptible al aumento de costos como resultado de las mejoras en seguridad y seguros más altos. Tras los eventos del 11 de septiembre de 2001, la Compañía reforzó la seguridad en sus aeropuertos, y sus primas de seguro de responsabilidad civil general aumentaron sustancialmente. Para obtener más información sobre las pólizas de seguro de la Compañía véase, "Punto 4. Información sobre la Compañía: Propiedad, Planta y Equipo".

En virtud de que la gran mayoría de los vuelos internacionales involucran viajes a y desde E.U.A., la Compañía podría verse obligada a cumplir con las medidas de seguridad de la FAA además de las directivas que emitan las autoridades mexicanas. Eventos mundiales como los ataques terroristas alrededor del mundo, así como otros ataques atribuidos al Estado Islámico de Iraq y Siria o cualquier otra organización pueden llevar a medidas de seguridad adicionales tomadas por la FAA o la OACI una agencia de la Organización de las Naciones Unidas, que pueden requerir que la Compañía incurra en costos adicionales para cumplir con dichas medidas. En forma similar, las operaciones aeroportuarias de la Compañía y el volumen de pasajeros pueden verse negativamente impactados por ataques terroristas en aeronaves, como los ocurridos en las aeronaves de aerolíneas internacionales operando sobre Egipto y Ucrania en 2015.

Si bien los gobiernos de otros países han acordado indemnizar a las líneas aéreas por pasivos en los que podrían incurrir como resultado de ataques terroristas, el Gobierno Mexicano no lo ha hecho y no ha dado ninguna indicación de ninguna intención de hacer lo mismo. Además, los precios y los suministros de combustible, que constituyen un costo significativo para las aerolíneas que utilizan los aeropuertos de la Compañía, pueden estar sujetos a aumentos resultantes de futuros ataques terroristas, un aumento general de las hostilidades internacionales o una reducción en la producción de combustible, voluntaria o de otro tipo, por países productores de petróleo. Véase "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". Estos aumentos en los costos de las aerolíneas han resultado en precios de boletos de avión más altos y en una menor demanda de viajes aéreos, lo que tiene un efecto adverso en los ingresos y resultados de operación de la Compañía. En caso de que se repita la pandemia de COVID-19 o cualquier brote similar, es posible que en el futuro se exija a la Compañía adoptar medidas de seguridad adicionales que, podrían incrementar los costos. Las medidas de seguridad adoptadas para cumplir futuras directivas de seguridad o en respuesta a un ataque o amenaza terrorista podrían reducir la capacidad de pasajeros en los aeropuertos de la Compañía debido al aumento de los controles de pasajeros y a la ralentización de los controles de seguridad e incrementar los costes operativos, lo que tendría un efecto adverso en los resultados globales de la Compañía.

Adicionalmente, bajo la Ley de Aeropuertos, actualmente la Compañía es responsable de realizar la revisión de los pasajeros y su equipaje de mano antes de abordar cualquier aeronave. Bajo la legislación mexicana, la Compañía podría ser responsable frente a terceros por el daño personal o de bienes que resulte del desempeño de dicha inspección. Asimismo, somos responsables de la implementación de medidas para la adecuada inspección de equipaje documentado en los aeropuertos de la Compañía. Asimismo, se le puede solicitar a la Compañía adoptar medidas de seguridad adicionales en el futuro o incurrir en inversiones de capital en caso de que se establezcan medidas de seguridad adicionales para el equipaje de mano, lo cual podría incrementar la responsabilidad de la Compañía o afectar negativamente sus resultados de operación.

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 (en el caso de E.U.A., 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 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. 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.

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. Por ejemplo, el reemplazo de la mayoría de los equipos de revisión de equipaje de la Compañía con el nuevo equipo de revisión de equipaje por Tomografía Computarizada de rayos X (CTX, *por sus siglas en inglés*) inició en 2021 y continuará hasta 2025, aunque los cambios regulatorios podrían obligar a los aeropuertos de la Compañía a realizar este reemplazo antes. Adicionalmente, la circular COSA-17.9/16 estableció que los aeropuertos deben contar con métodos alternativos para la revisión de equipaje en caso de que la tecnología de inspección utilizada ya no esté disponible. El 7 de septiembre de 2023, la Agencia Federal de Aviación Civil publicó circulares obligatorias que establecen requisitos específicos sobre el diseño de la infraestructura requerida para la protección de las instalaciones aeroportuarias contra actos de interferencia ilícita, incluyendo requisitos con respecto a los equipos de revisión de equipaje. Consideramos que cumplimos con los lineamientos de revisión de equipaje, pero la Agencia Federal de Aviación Civil puede requerir inversiones adicionales. Estos gastos adicionales podrían restringir la liquidez de la Compañía y afectar adversamente su posición financiera.

A pesar de que la legislación mexicana responsabiliza a las aerolíneas de la revisión del equipaje, la compra, instalación y operación del equipo, podría incrementar la exposición de la Compañía a responsabilidad derivada de su involucramiento 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 2024, 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 2024
Monterrey	44.5 %
Culiacán	7.1 %
Ciudad Juárez	6.5 %
Chihuahua	6.5 %
Mazatlán	6.2 %
OMA Logística ("OMA Logística")	6.0 %
Acapulco	3.1 %
San Luis Potosí	2.8 %
Otros seis aeropuertos, Hotel NH Collection Terminal 2, Servicios Complementarios del Centro Norte, Hotel Hilton Garden Inn y Parque Industrial OMA VYNMSA.	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 2024, Viva Aerobus representó 43.3%, Volaris representó 19.1% y Aeroméxico y sus filiales representaron el 20.2%. Ninguno de los contratos de la Compañía celebrados con aerolíneas las requiere a continuar proporcionando servicios en los aeropuertos de la Compañía. Consecuentemente, 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 los últimos años, numerosas aerolíneas se han enfrentado a importantes retos debido al aumento de la competencia, las fluctuaciones de los precios del combustible y un descenso general de la demanda impulsado por la volatilidad de los mercados financieros y cambiarios mundiales, las crisis económicas y las repercusiones sanitarias de la pandemia COVID-19. En caso de futuros incrementos en el precio del combustible u otros acontecimientos económicos o sanitarios adversos, podrían causar que uno o más de los principales clientes aerolíneas que operan en los aeropuertos de la Compañía incurran en insolvencia, cancelen rutas, suspendan operaciones o soliciten que se les declare en concurso mercantil o quiebra. Dichos eventos podrían tener un efecto adverso significativo en la Compañía y en los resultados de operación de la misma. 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 perspectivas y la situación financiera de la Compañía.

La industria mundial de líneas aéreas ha experimentado dificultades financieras y advertencias significativas sobre la rentabilidad de la industria en años previos. Sin embargo, el 10 de diciembre de 2024, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, o IATA, publicó su pronóstico financiero para 2025 de la industria mundial de las aerolíneas comerciales, en el que se estiman ganancias netas aproximadas después de impuestos de US\$36.6 mil millones de dólares debido principalmente a un aumento de los precios. El pronóstico también indica que se espera que los márgenes de utilidad netos aumenten hasta el 3.6% en 2024 en comparación con el 3.3% en 2023. La rentabilidad de las aerolíneas depende de una serie de variables, incluyendo las condiciones económicas o los problemas de la cadena de suministro, que podrían desencadenar insolvencias en el sector global de las aerolíneas en el futuro. Para mayor información respecto a cómo aerolíneas que son clientes clave pueden afectar las operaciones de la Compañía véase "Punto 3. Información Clave – Factores de Riesgo – *Riesgos relacionados con las Actividades de la Compañía – Podríamos estar expuestos a riesgos relacionados con la fabricación de piezas de aeronaves*".

En los últimos años, algunas aerolíneas y otros clientes y arrendatarios han solicitado concesiones de pago, ya sea a través de descuentos en los pagos hacia la Compañía o por extensiones en esos pagos. Durante 2020 y principios de 2021, la Compañía proporcionó prórrogas de pago a sus principales clientes aéreos, lo que le permitió mitigar riesgos de incumplimiento. Como resultado de la pandemia de COVID-19, la reserva para cuentas incobrables aumentó 231% hasta alcanzar los \$20.8 millones de pesos al 31 de diciembre de 2020, y se revirtió a \$20.3 millones de pesos y \$12.4 millones de pesos al 31 de diciembre de 2021 y 2022, respectivamente. La Compañía no puede asegurar si cualquier peligro sanitario futuro (como la pandemia de COVID-19), u otros eventos imprevisibles la obligarán a otorgar más concesiones de pago a sus clientes o a incrementar su reserva para cuentas de cobro dudoso.

El 18 de diciembre de 2015, E.U.A. y México celebraron un Acuerdo de Transporte Aéreo con el propósito de promover y facilitar un sistema de aviación internacional basado en la competencia entre aerolíneas, para facilitar la expansión de las oportunidades de transporte aéreo internacional y asegurar el mayor grado de protección y seguridad en el transporte aérea. El acuerdo establece un aumento en los servicios en las rutas existentes de ambas naciones, así como una adición de nuevas rutas y un aumento en la frecuencia de vuelos en rutas existentes, ya que permite a las aerolíneas de ambos países operar vuelos entre México y E.U.A., para recoger pasajeros y continuar con los vuelos a otros países. Este acuerdo también otorga a las aerolíneas mexicanas la habilidad de continuar penetrando los mercados internacionales. Este acuerdo podría ser modificado en el futuro para proporcionar a aerolíneas internacionales la oportunidad de operar rutas domésticas en los aeropuertos de la Compañía, pero hasta entonces, la Compañía espera continuar generando una significativa porción de sus ganancias de viajes nacionales de un número limitado de aerolíneas.

El 14 de diciembre de 2016, el Departamento de Transporte de Estados Unidos (*U.S. Department of Transportation*) emitió una resolución que otorgaba inmunidad antimonopolio condicional para el Acuerdo de Cooperación Conjunta y otros acuerdos de alianza entre Delta Air Lines y

Aeroméxico. Desde entonces, Delta Air Lines y Aeroméxico han utilizado la inmunidad antimonopolio para operar una asociación en participación (*joint venture*) entre EE.UU. y México, coordinando sus actividades de planificación de red, precios y ventas, así como mejorando la alineación de sus respectivos programas de viajero frecuente. Sin embargo, en enero de 2024, el Departamento de Transporte de EE.UU. “desestimo tentativamente” la solicitud de renovación de la inmunidad antimonopolio. Consecuentemente, la asociación entre Delta Air Lines y Aeroméxico debería haberse disuelto antes del 26 de octubre de 2024, a menos que la decisión sea apelada y anulada. A 25 de abril de 2025, el Departamento de Transporte de Estados Unidos no ha emitido ninguna decisión que desestime dicha solicitud. De confirmarse, esta decisión podía afectar negativamente a las operaciones de la Compañía, pudiendo provocar potencialmente la cancelación o reducción de determinadas rutas y la disminución del tráfico de pasajeros en los aeropuertos.

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% al 1 de enero de 2024 y un incremento del 12% a partir del 1 de enero de 2025. 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.*”

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 2024, representaban el 44.6% 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, la Compañía no puede garantizar que el gobierno adoptara medidas adicionales que restrinjan la importación de combustibles en el futuro. La interrupción o cancelación del servicio de taxis o camiones de pasajeros en uno o más de los aeropuertos de la Compañía podría afectar adversamente las operaciones. La Compañía no es responsable de estos servicios y, por tanto, no puede controlarlos. Cualquier interrupción o consecuencia adversa de estos servicios, incluyendo cualquier paro laboral u otro acontecimiento similar, podría tener un efecto adverso significativo en la operación de los aeropuertos de la Compañía y los resultados de operación de la misma.

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 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 \$876,326 al 31 de diciembre de 2024. 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. 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”*.

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.

Los crecientes efectos del cambio climático, incluida la mayor frecuencia y gravedad de catástrofes naturales como huracanes, inundaciones e incendios forestales, así como las sequías prolongadas en las regiones en las que operamos, suponen un riesgo importante para el negocio de la Compañía. Estos fenómenos climáticos 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.”*. 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”*. 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 2025. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes aprobará los Programas Maestros de Desarrollo de la Compañía para los años 2026 a 2030, a finales de este año, y entrarán 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 Secretaría de Trabajo y Previsión Social ("STPS"). Cualquier entidad que contrate los servicios de un contratista que no esté en cumplimiento 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".

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.

Con el objetivo de lograr la expansión futura del aeropuerto de Monterrey, incluyendo la construcción de una segunda pista para vuelos comerciales y la reubicación de la torre de control, entre 2007 y 2011, la Compañía celebró una serie de contratos para la compra e intercambio de terrenos adyacentes o cercanos al aeropuerto. Actualmente somos propietarios de aproximadamente 519 hectáreas de predios adyacentes o cercanos al aeropuerto de Monterrey con un valor de libro de \$1,422,046 mil pesos. Las mejoras hechas por la Compañía a las instalaciones del aeropuerto, pero no incluidas en el Plan Maestro de Desarrollo, podrán ser reconocidas por la Agencia Federal de Aviación Civil como parte de las

inversiones hechas por la Compañía en la concesión del aeropuerto. Para recuperar el costo de las inversiones de la Compañía en la reserva de terrenos, el 4 de diciembre de 2012, la Compañía recibió autorización de la antigua DGAC (ahora la Agencia Federal de Aviación Civil) para asignar \$386,538 mil (monto expresado en pesos mexicanos nominales de 2009) en inversiones incluidas en el Programa Maestro de Desarrollo del Aeropuerto Internacional de Monterrey 2011-2015 para recuperar el costo de adquisición de las tierras. Asimismo, la revisión del Programa Maestro de Desarrollo 2011 reconoció \$77,307 mil pesos (monto expresado en pesos nominales de 2009) en costos de adquisición de terrenos, se incluyó en el periodo indicativo del Programa Maestro de Desarrollo. En 2022, la Compañía donó al gobierno federal 56.6 hectáreas de terrenos con un valor contable de \$283,728 mil, actuando a través de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, la cual se incorporará a la inversión en la concesión del aeropuerto de Monterrey. La recuperación de \$694,390 mil (expresada en pesos nominales de 2009) en costos de adquisición de terrenos está incluida en los Programas Maestros de Desarrollo actualmente aprobados para 2026-2035. Se espera que la SICT apruebe los Programas Maestros de Desarrollo para los años 2026 a 2030, a finales de este año, y entrarán en vigor el 1 de enero de 2026. La Compañía no puede garantizar que una parte o la totalidad del monto restante de la inversión será reconocido por la SICT en un futuro.

La rentabilidad y crecimiento futuro de la Compañía dependerán 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 riesgos 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.

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 2022, 2023 y 2024 los pasajeros terminales nacionales han representado aproximadamente el 88.3%, 87.7% y 85.7%, 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 prevalentes 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 1.2%, 3.3% y 3.7% en 2024, 2023 y 2022 respectivamente, y se estima que incrementará por 1.4% en 2025, y crecerá por 2.0% en 2026, de acuerdo con la Perspectiva Económica Mundial, publicada por el Fondo Monetario Internacional en enero de 2024.

Durante el 2024, el promedio de las tasas de interés de referencia en México disminuyó en 38 puntos base comparado con el 2023. Las tasas de interés anualizadas de CETES a 28 días promediaron aproximadamente 7.7%, 11.1% y 10.7% para 2022, 2023 y 2024, respectivamente. Al 31 de diciembre de 2024, el 34.9% 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, 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 adaptan 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."

Los acontecimientos políticos y las reformas constitucionales podrían tener un efecto adverso en el negocio, resultados de operaciones o situación financiera de la Compañía.

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.

Desde el 1 de septiembre de 2024, el Congreso mexicano ha aprobado diversas reformas constitucionales. A la fecha del presente reporte, las reformas aprobadas incluyen (i) modificaciones significativas al sistema judicial mexicano, incluyendo la elección de todos los jueces, magistrados federales y ministros de la Suprema Corte por voto popular, permitiendo a los ciudadanos votar por aproximadamente 1,600 puestos judiciales en los

diferentes tribunales de México, (ii) la eliminación de órganos constitucionales autónomos, tales como la Comisión Nacional de Hidrocarburos (CNH), la Comisión Reguladora de Energía (CRE), Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales (INAI), Instituto Federal de Telecomunicaciones (IFT), Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL) y la COFECE, (iii) la transferencia de la Guardia Nacional a la Secretaría de Defensa y (iv) la reforma de la supremacía constitucional, que limita las facultades del sistema judicial para revisar, impugnar y, en última instancia, invalidar las reformas constitucionales. Dicha reforma potencialmente al partido en el poder aprobar propuestas de reformas constitucionales sin el apoyo de los legisladores de la oposición y sin ningún desafío judicial hacia su invalidación.

La Compañía no puede predecir la naturaleza o el alcance de las futuras reformas legales o constitucionales, ni si se promulgarán. Sin embargo, la adopción de nuevas medidas que cuestionen la autonomía de las instituciones gubernamentales o la independencia del sistema judicial podría afectar negativamente a la economía mexicana, debilitar la confianza de los inversionistas y afectar las operaciones comerciales y resultados financieros de la Compañía. Cualquier cambio en las leyes, políticas o reglamentos como resultado de dichas reformas podría afectar material y adversamente el negocio, situación financiera y 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.

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.”

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 3.7% en 2022, 3.3% en 2023 y 1.2% en 2024, 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 7.7%, 11.1% y 10.7% en 2022, 2023 y 2024, respectivamente. Al 25 de abril de 2025, la Tasa de interés Interbancaria de Equilibrio o TIEE-28, fue de 9.2906%. 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 2023 al 31 de diciembre de 2024, el peso se deprecio de \$16.90 pesos por \$1.00 dólar el 31 de diciembre de 2023 a \$20.86 pesos por \$1.00 dólar el 31 de diciembre de 2024, después de haberse apreciado, de \$19.50 pesos por \$1.00 dólar el 31 de diciembre de 2022 a \$16.90 pesos por \$1.00 dólar el 31 de diciembre de 2023, una apreciación del 13.3%. Durante los primeros meses de 2025, el peso se incrementó, alcanzando \$19.5585 pesos por \$1.00 dólar el 25 de abril de 2025. 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 2024, la inflación en EE.UU. ascendió al 2.9%, 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 cambiarias. Al 31 de diciembre de 2024, la Compañía tenía US\$5.2 millones en pasivos denominados en dólares representando 0.6% de sus pasivos consolidados. Al 25 de abril de 2025, US\$23.6 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, ya que puede causar la disminución del tráfico internacional y nacional de pasajeros que se dirigen a o viajan dentro de México. La advertencia de viaje emitida por el Departamento de Estado de E.U.A. (Buró de Asuntos Consulares) el 6 de septiembre de 2024 (la "Advertencia de Viaje"), recomienda a los ciudadanos norteamericanos abstenerse de realizar viajes a los estados de Colima, Guerrero, Michoacán, Sinaloa (con excepción de la ciudad de Mazatlán), Tamaulipas y Zacatecas. Esta Advertencia de Viaje también recomienda a los ciudadanos de EE.UU. abstenerse de realizar viajes no esenciales a ciudades, estados y otras regiones, como Baja California, Chiapas, 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, lo que podría afectar particularmente a los aeropuertos del norte de México donde la Compañía tiene operaciones significativas e incrementar sus costos de seguros y seguridad.

Los índices de inseguridad y delitos violentos en México han aumentado durante la actual administración. Sin embargo, no podemos garantizar en qué medida estos delitos violentos aumentarán o disminuirán, si persistirán en extenderse por todo el país y los posibles efectos adversos que puedan tener en la economía del país y, en consecuencia, en el negocio, resultados de operación o situación financiera de la Compañía.

En enero de 2019, el Gobierno Mexicano implementó medidas para reducir el robo de combustible transportado en ductos operados por la Empresa Productiva del Estado Petróleos Mexicanos (PEMEX) en todo México. Como resultado de estas medidas, algunos estados de México, como el Estado de México, Hidalgo, Querétaro, Guanajuato, Jalisco, Tamaulipas y Nuevo León, fueron afectados por la escasez de gasolina para uso de automóviles. Aun cuando no hubo escasez de combustible para aviones como resultado de las acciones implementadas por el Gobierno Mexicano, la Compañía no puede asegurar que las acciones futuras tomadas por el Gobierno Mexicano contra el robo de combustible no afecten la disponibilidad de combustible para aeronaves en los estados donde se encuentran los aeropuertos de la Compañía, lo que, a su vez, podría tener un efecto adverso en sus operaciones.

El 5 de enero de 2023, un importante líder de un cártel de la droga fue detenido en Culiacán. La detención provocó un brote violento en el estado de Sinaloa, que desembocó, entre otros, en enfrentamientos con las fuerzas militares, el bloqueo de las entradas a los puntos de la ciudad y enfrentamientos armados en los alrededores del aeropuerto de Culiacán. Al menos un avión de transporte comercial en tierra fue alcanzado por una bala perdida, sin mayores consecuencias. A petición de la autoridad local de aviación civil, los aeropuertos de Culiacán y Mazatlán suspendieron sus operaciones aquel día. Un total de 163 movimientos de tráfico aéreo fueron cancelados en los aeropuertos de Culiacán y Mazatlán como resultado de estos eventos. A pesar de que estos eventos no resultaron en lesiones para los pasajeros o empleados del aeropuerto ni tuvieron un impacto significativo en las operaciones de la Compañía, no se puede asegurar que futuros conflictos o brotes violentos relacionados con el cártel de Sinaloa no tendrán un efecto adverso en las operaciones 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" y aumentan el riesgo de posibles responsabilidades penales y civiles contra dichas entidades o personas.

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

Los precios de mercado de los valores de emisoras mexicanas (incluyendo la Compañía) pueden verse afectados, en distinta medida, por las condiciones económicas y de mercado imperantes en otros países. Aun cuando las condiciones económicas de estos países pueden ser substancialmente distintas de las condiciones económicas en México, las reacciones de los inversionistas ante los sucesos ocurridos en cualquiera de dichos países pueden tener un efecto adverso sobre los precios de mercado de los valores de emisoras mexicanas. En los últimos años, los precios de los valores representativos tanto de deuda como de capital se han visto afectados en forma adversa por la drástica caída en los mercados de valores asiáticos y las crisis económicas de Argentina, Brasil, Grecia, Italia, Portugal, Rusia, España, Venezuela y Emiratos Árabes Unidos.

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 Joseph R. Biden 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".

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 común. Por ejemplo, México lanzó un mercado de dióxido de carbono (CO2) en 2018. Esta iniciativa requiere que las industrias que generan más de cierta cantidad de emisiones de CO2 paguen por los derechos al exceso de emisiones. A partir de 2019, la legislación también exige que las empresas informen sobre sus emisiones globales según lo verificado por el Registro Nacional de Emisiones de México. Además, se están discutiendo nuevos estándares de calidad del agua, lo que requeriría una mayor calidad del agua para toda la eliminación de aguas residuales de la Compañía. No se puede garantizar que las regulaciones ambientales o su aplicación no cambien de una manera que pueda tener un efecto material adverso importante en el negocio, resultados de operación, prospectos o situación financiera de la Compañía.

De conformidad con la NOM-SEMARNAT-059-2010 de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales ("SEMARNAT"), los manglares son una especie protegida, cuya remoción constituye un delito. Dentro de los terrenos de los aeropuertos de Acapulco y Zihuatanejo, la Compañía ha extendido áreas con manglares, lo cual limita el potencial de la Compañía para expandir dichos aeropuertos.

La Comisión Nacional del Agua tiene la facultad de restringir el uso del agua en algunos de los aeropuertos de la Compañía debido a la escasez de agua en México, y ha mejorado sus mecanismos para verificar el cumplimiento de los requerimientos fiscales, administrativos y técnicos con respecto a la extracción y la descarga de agua. Los concesionarios que incumplen con cualquiera de estos requerimientos pueden estar sujetos a procedimientos administrativos que pueden resultar en la cancelación de los derechos de extracción de agua y/o en la imposición de multas significativas y/o el cierre de los puntos de extracción. Actualmente, la Compañía tiene la concesión para gestionar la extracción de aguas

subterráneas en 9 de 13 de sus aeropuertos. En 2025, la SEMARNAT publicó tarifas actualizadas de extracción de aguas subterráneas basadas en la disponibilidad relativa de agua por región. Como resultado, las tarifas de extracción de aguas subterráneas aumentaron casi un 170% 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 (el "Acuerdo por el Derecho Humano al Agua y la Sustentabilidad"), la Comisión Nacional del Agua ("CONAGUA") se comprometió a (i) la revisión y organización de las concesiones de agua para evitar la sobreexplotación y acaparamiento de las aguas, y (ii) la revisión de los títulos de concesión que no están siendo utilizados, para que sus volúmenes puedan ser reincorporados a las aguas nacionales, principalmente para consumo humano. En este sentido, el sector industrial se ha comprometido a devolver gradualmente los volúmenes de agua concesionados de forma voluntaria y a abstenerse de la sobreexplotación, lo que podría conducir a una reducción de los volúmenes de agua concesionados en 9 de los 13 aeropuertos de la Compañía.

Además, el Acuerdo sobre los Derechos Humanos al Agua y la Sostenibilidad y sus instrumentos de coordinación conexos podrían permitir un seguimiento y una supervisión más precisos del cumplimiento de las obligaciones por parte de los concesionarios.

Adicionalmente, la totalidad de los trece aeropuertos de la Compañía han recibido la Certificación de Calidad Ambiental otorgada por la Procuraduría Federal de Protección al Medio Ambiente. Sin embargo, el cumplimiento de actuales o futuras regulaciones en materia de cambio climático podría requerir un incremento en costos adicionales para garantizar la observancia de la normativa. El incumplimiento de esta normativa podría dar lugar a multas y otras sanciones.

El 11 de agosto de 2014, fue creada la Agencia Nacional de Seguridad Industrial y de Protección al Medio Ambiente del Sector Hidrocarburos ("ASEA"). Inicialmente, la ASEA desempeñaba un papel secundario respecto a la SEMARNAT, sin embargo, desde entonces ha empezado a ejercer su autoridad legal de forma más activa. En consecuencia, los proyectos de crecimiento aeroportuario de la Compañía relacionados con el suministro de combustible deben recibir la aprobación de la ASEA, lo que puede dar lugar a procesos de aprobación más complejos y lentos para los proyectos relacionados con los hidrocarburos. A la fecha del presente Reporte, sigue siendo incierto si la normativa de la ASEA afectará significativamente al negocio y a los resultados de operaciones de la Compañía.

El 28 de enero de 2025 se publicaron en el Diario Oficial de la Federación las modificaciones a las Circular Única de Emisoras. Estas modificaciones, emitidas por la CNBV, introducen nuevos requisitos de divulgación en materia de sustentabilidad para las emisoras que cotizan en la Bolsa Mexicana de Valores.

A partir de 2026, las emisoras estarán obligados a preparar y divulgar información sobre sustentabilidad de conformidad con las Normas NIIF de Divulgación de Información sobre Sostenibilidad (NIIF S1 y NIIF S2), emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Sostenibilidad (ISSB). Las modificaciones introducen, entre otras cosas: (i) la definición de Información de Sostenibilidad y su inclusión en los informes periódicos anuales; (ii) la obligación de preparar un Informe de Sostenibilidad alineado con las NIIF S1 y S2; y (iii) el requisito de obtener el aseguramiento del auditor externo sobre dicha información.

Estos informes deben describir la gobernanza de la empresa, la estrategia, la gestión de riesgos y los parámetros y objetivos relacionados con la sustentabilidad y los riesgos y oportunidades relacionados con el clima que podrían afectar a sus flujos de efectivo, el acceso al financiamiento o al costo del capital a corto, medio o largo plazo. Mientras que el Informe de Sostenibilidad para el año 2025 (que se publicará en 2026) no debe estar garantizado, a partir de 2027, las divulgaciones deben estar sujetas al menos a una garantía limitada y, en última instancia, a una garantía razonable, tal y como se define en la normativa aplicable.

Dados estos nuevos requisitos de divulgación, el cumplimiento de la información sobre sustentabilidad y clima puede crear una carga administrativa adicional, aumentar los costos de auditoría externa e introducir incertidumbres sobre los posibles efectos adversos en las operaciones comerciales de la Compañía. La Compañía debe cumplir estos requisitos para garantizar la transparencia de los informes de sustentabilidad, contribuyendo a la reorientación de los 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 aquella 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*".

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.*"

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 aumentó 7.7% con respecto al 4T24.

Durante el 4T25, 13 rutas nacionales y 5 rutas internacionales iniciaron operaciones.

El **total de tráfico de pasajeros** fue de 7.5 millones de pasajeros, representando un incremento del 6.0% respecto del 4T24. La mezcla de pasajeros en el trimestre fue de 85.2% nacionales y 14.8% internacionales.

El **tráfico de pasajeros nacionales** aumentó 6.4% con respecto al 4T24, mientras que el tráfico de pasajeros internacionales se incrementó 4.2%.

Los aeropuertos con el mayor crecimiento en volumen de pasajeros, con relación al 4T24, fueron:

- Monterrey (+8.2%), en las rutas a Bajío, Puerto Vallarta, Toluca, Ciudad de México, Mérida y Guadalajara.

- Chihuahua (+10.8%), en rutas de Ciudad de México, Monterrey, Tijuana, Cancún, Los Mochis y Guadalajara.
- San Luis Potosí (+19.9%), para las rutas de Dallas, Atlanta y San Antonio.

Los aeropuertos con el mayor decremento en volumen de pasajeros, con relación al 4T24, fueron:

- Culiacán (-6.9%), para las rutas Tijuana, Guadalajara y Ciudad de México.
- Mazatlán (-6.7%), en las rutas a la Ciudad de México, Bajío y Dallas Fort Worth.
- Reynosa (-12.2%), en rutas hacia AIFA, Ciudad de México y Veracruz.

Actividades Comerciales

El nivel de ocupación en las áreas comerciales dentro de los edificios terminales de OMA al 31 de diciembre de 2025 fue de 93.4%.

Operaciones OMA Carga

- OMA Carga: los ingresos de este segmento aumentaron 14.2% contra el 4T24.

Servicios de Hotelería

- Hotel NH Collection T2: registró una tasa de ocupación promedio de 86.6%, comparado con 84.4% en el 4T24. La tarifa promedio por habitación fue de Ps.3,426 durante el trimestre, menor en 0.6% con respecto al 4T24.
- Hotel Hilton Garden Inn: registró una tasa de ocupación promedio de 75.0%, comparado con 72.2% en el 4T24. La tarifa promedio por habitación fue de Ps.3,122 durante el trimestre, menor en 6.3% con respecto al 4T24.

Operaciones Servicios Industriales

- OMA VYNMSA Aero Industrial Park: generó ingresos por Ps.47.0 millones, 0.7% menor con respecto al 4T24. La disminución es principalmente atribuible a una apreciación del peso mexicano con respecto al dólar estadounidense, así como a la desocupación de un arrendatario en una nave de 5,000 m² durante el trimestre.

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

Resultados Financieros Consolidados Trimestrales

Ingresos

Los **ingresos aeronáuticos** se incrementaron 5.6%.

Los **ingresos no aeronáuticos** crecieron 7.5%

Las actividades comerciales aumentaron 8.4%, mientras que el ingreso comercial por pasajero fue de Ps.61.7, con un aumento del 2.2%. Los giros que más crecieron fueron:

- Estacionamientos, +18.4%, Derivado del aumento de tráfico de pasajeros, mayor penetración y mayores tarifas promedio.
- Restaurantes, +11.3%, Derivado de una mayor penetración y la apertura o reemplazo de unidades en trimestres anteriores, así como por el incremento en el tráfico de pasajeros.
- Salones VIP, +17.0%, Debido a una mayor penetración, principalmente en el aeropuerto de Monterrey y al aumento en el tráfico de pasajeros.
- Tiendas, +7.0%, Derivado de una mayor penetración y la apertura o reemplazo de unidades en trimestres anteriores, así como por el crecimiento en el tráfico de pasajeros.

Las **actividades de diversificación** tuvieron un aumento de 4.8%, principalmente por el crecimiento 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 11.6% en comparación con el mismo trimestre del año anterior, esto debido a aumentos en mantenimiento menor, servicios contratados de vigilancia y limpieza, así como utilidades, principalmente en costos de energía.

La **provisión de mantenimiento mayor** registró un cargo por Ps.216.3 millones, debido a que, en el cuarto trimestre, OMA reconoció los efectos de la actualización de los requerimientos de mantenimiento mayor, incluidos dentro de sus Programas Maestros de Desarrollo del periodo 2026 – 2030 el cual fue aprobado en diciembre 2025, cuyo efecto requirió un aumento en el pasivo por provisión de mantenimiento mayor, resultando en un crecimiento en el costo durante el trimestre. Al cierre del trimestre, el saldo de la provisión en el estado de situación financiera fue de Ps.2,673 millones.

El **derecho de uso de activos concesionados (DUAC)** aumentó 8.0% a Ps.286.3 millones, derivado del incremento en ingresos.

En relación con el cambio de la tasa del 5.0% a 9.0% aplicada a los ingresos obtenidos por las concesionarias aeroportuarias de OMA, de conformidad con la Ley Federal de Derechos, aplicable a partir del 1 de enero de 2024, en el cuarto trimestre de 2025, el exceso del 4% de la DUAC gravado sobre los ingresos aeronáuticos ascendió a Ps.110 millones, equivalente al 3.1% de la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos de OMA. Dicho monto está incluido dentro de los Ps.286.3 millones registrados como gasto por DUAC en el 4T25. Bajo las Bases de Regulación Tarifaria vigentes a partir del 20 de octubre de 2023, los pagos erogados a favor del gobierno relacionados con ingresos aeronáuticos, en exceso a los incluidos en la revisión tarifaria más reciente, se sumaron al valor de referencia de la revisión de tarifa máxima conjunta para el periodo 2026 - 2030. Por lo que a partir de enero de 2026 dichos montos de DUAC pagados en exceso comenzarán a recuperarse vía tarifa máxima.

La **asistencia técnica** fue de Ps.62.4 millones, menor en 3.4%, derivado de la disminución de la UAFIDA durante el trimestre.

El **total de costos y gastos de operación** se incrementó 3.2%.

UAFIDA Ajustada y Resultado de Operación

El **resultado de operación** fue de Ps.2,131 millones, menor en 2.9%, con un margen operativo de 51.8%.

La **UAFIDA Ajustada** fue de Ps.2,577 millones, mayor en 5.9% contra el 4T24, con un margen de 73.6%.

Costos de Financiamiento y Utilidad Neta

El **costo de financiamiento** fue de Ps.290 millones contra Ps.332 millones en 4T24. El decremento se debe principalmente un menor reconocimiento de cambios en el valor presente de la provisión de mantenimiento mayor, así como a un mayor ingreso por intereses en el periodo.

La **utilidad neta consolidada** en el trimestre fue de Ps.1,223 millones, un aumento de 3.6% 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.3.15 y la utilidad por ADS fue de US\$1.40. Cada ADS equivale a ocho acciones Serie B.

PMD e Inversiones Estratégicas

En el 4T25, 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.755 millones, los cuales se desglosan en Ps.613 millones de mejoras a bienes concesionados, Ps.81 millones de mantenimiento mayor y Ps.61 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 cuarto trimestre de 2025, las **actividades de operación** generaron una entrada neta de efectivo por Ps.1,851 millones.

En el cuarto trimestre de 2025, las **actividades de inversión** generaron una salida neta de efectivo por Ps.663 millones. Las **actividades de financiamiento** reflejan principalmente el pago del segundo tramo del dividendo decretado en la Asamblea General Ordinaria Anual de Accionistas del 25 de abril de 2025, resultando en una salida neta de efectivo de Ps.2,535 millones en el trimestre.

Los flujos de efectivo de las diferentes actividades durante el 4T25 resultaron en un incremento de Ps.1,347 millones que, sumados al efecto negativo por cambios en el valor del efectivo por Ps.0.3 millones, resultaron en un saldo de efectivo y equivalentes de efectivo al 31 de diciembre de 2025 de Ps.3,098 millones.

Control interno [bloque de texto]

Control interno

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 31 de diciembre de 2025.

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 31 de diciembre de 2025, 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 31 de diciembre de 2025.

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 31 de diciembre de 2025. 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 2025 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 2025 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:	2025-10-01 al 2025-12-31
Fecha de cierre del periodo sobre el que se informa :	2025-12-31
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:	Si
Número De Trimestre:	4D
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.

Nombre de proveedor de servicios de Auditoria externa [bloque de texto]

Nombre del socio que firma la opinión [bloque de texto]

C.P.C. Marco Antonio Mayorquín Ruiz

Tipo de opinión a los estados financieros [bloque de texto]

Opinión Favorable

Fecha de opinión sobre los estados financieros [bloque de texto]

31 de marzo de 2026

Fecha de asamblea en que se aprobaron los estados financieros [bloque de texto]

24 de abril de 2026

Seguimiento de análisis [bloque de texto]

Instituciones financieras que dan la cobertura de análisis:

Institución	Nombre
Actinver Casa de Bolsa	Ramón Ortiz
Bank of America Merrill Lynch	Alan Macías

Clave de Cotización:	OMA	Trimestre:	4D	Año:	2025	Moneda:	MXN
----------------------	-----	------------	----	------	------	---------	-----

Barclays Bank PLC	Pablo Monsiváis
BBVA	José Espitia
Bradesco BBI	Rodolfo Ramos
BTG Pactual	Lucas Marquiori
Citigroup	Andrés Cardona
Goldman Sachs	Joao Frizo
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 2025-12-31	Cierre Ejercicio Anterior 2024-12-31
Estado de situación financiera [sinopsis]		
Activos [sinopsis]		
Activos circulantes[sinopsis]		
Efectivo y equivalentes de efectivo	3,098,092,000	1,656,365,000
Clientes y otras cuentas por cobrar	2,055,369,000	1,866,241,000
Impuestos por recuperar	355,440,000	415,487,000
Otros activos financieros	753,021,000	354,438,000
Inventarios	0	0
Activos biológicos	0	0
Otros activos no financieros	0	0
Activos circulantes distintos de los activos no circulantes o grupo de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta	6,261,922,000	4,292,531,000
Activos mantenidos para la venta	0	0
Total de activos circulantes	6,261,922,000	4,292,531,000
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	31,649,000	48,827,000
Inversiones registradas por método de participación	0	0
Inversiones en subsidiarias, negocios conjuntos y asociadas	0	0
Propiedades, planta y equipo	3,041,725,000	3,112,540,000
Propiedades de inversión	0	0
Activos por derechos de uso	113,056,000	126,299,000
Crédito mercantil	9,356,000	12,163,000
Activos intangibles distintos al crédito mercantil	20,352,266,000	18,715,808,000
Activos por impuestos diferidos	1,127,497,000	924,892,000
Otros activos no financieros no circulantes	0	0
Total de activos no circulantes	24,675,549,000	22,940,529,000
Total de activos	30,937,471,000	27,233,060,000
Capital Contable y Pasivos [sinopsis]		
Pasivos [sinopsis]		
Pasivos Circulantes [sinopsis]		
Proveedores y otras cuentas por pagar a corto plazo	1,254,765,000	960,451,000
Impuestos por pagar a corto plazo	449,453,000	389,463,000
Otros pasivos financieros a corto plazo	1,640,000,000	600,000,000
Pasivos por arrendamientos a corto plazo	49,113,000	19,022,000
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	1,335,810,000	1,298,364,000
Total provisiones circulantes	1,335,810,000	1,298,364,000
Total de pasivos circulantes distintos de los pasivos atribuibles a activos mantenidos para la venta	4,729,141,000	3,267,300,000
Pasivos atribuibles a activos mantenidos para la venta	0	0
Total de pasivos circulantes	4,729,141,000	3,267,300,000
Pasivos a largo plazo [sinopsis]		
Proveedores y otras cuentas por pagar a largo plazo	579,875,000	637,165,000

Concepto	Cierre Trimestre Actual 2025-12-31	Cierre Ejercicio Anterior 2024-12-31
Impuestos por pagar a largo plazo	0	0
Otros pasivos financieros a largo plazo	11,788,359,000	10,681,880,000
Pasivos por arrendamientos a largo plazo	109,508,000	159,968,000
Otros pasivos no financieros a largo plazo	0	0
Provisiones a largo plazo [sinopsis]		
Provisiones por beneficios a los empleados a Largo plazo	196,768,000	165,279,000
Otras provisiones a largo plazo	2,079,521,000	1,728,665,000
Total provisiones a largo plazo	2,276,289,000	1,893,944,000
Pasivo por impuestos diferidos	27,667,000	48,566,000
Total de pasivos a Largo plazo	14,781,698,000	13,421,523,000
Total pasivos	19,510,839,000	16,688,823,000
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	10,937,364,000	10,050,187,000
Otros resultados integrales acumulados	(4,747,000)	7,019,000
Total de la participación controladora	11,260,185,000	10,384,774,000
Participación no controladora	166,447,000	159,463,000
Total de capital contable	11,426,632,000	10,544,237,000
Total de capital contable y pasivos	30,937,471,000	27,233,060,000

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

Concepto	Trimestre Año Actual 2025-10-01 - 2025-12-31	Acumulado Año Actual 2025-01-01 - 2025-12-31	Trimestre Año Anterior 2024-10-01 - 2024-12-31	Acumulado Año Anterior 2024-01-01 - 2024-12-31
Resultado de periodo [sinopsis]				
Utilidad (pérdida) [sinopsis]				
Ingresos	4,113,416,000	15,964,414,000	4,115,120,000	15,072,956,000
Costo de ventas	1,751,117,000	6,154,224,000	1,698,653,000	6,222,866,000
Utilidad bruta	2,362,299,000	9,810,190,000	2,416,467,000	8,850,090,000
Gastos de venta	0	0	0	0
Gastos de administración	233,019,000	871,256,000	223,424,000	776,412,000
Otros ingresos	1,398,000	2,065,000	407,000	9,534,000
Otros gastos	0	0	0	0
Utilidad (pérdida) de operación	2,130,678,000	8,940,999,000	2,193,450,000	8,083,212,000
Ingresos financieros	73,689,000	214,009,000	79,169,000	314,946,000
Gastos financieros	363,632,000	1,523,047,000	411,192,000	1,328,920,000
Participación en la utilidad (pérdida) de asociadas y negocios conjuntos	0	0	0	0
Utilidad (pérdida) antes de impuestos	1,840,735,000	7,631,961,000	1,861,427,000	7,069,238,000
Impuestos a la utilidad	617,943,000	2,266,673,000	680,696,000	2,133,014,000
Utilidad (pérdida) de operaciones continuas	1,222,792,000	5,365,288,000	1,180,731,000	4,936,224,000
Utilidad (pérdida) de operaciones discontinuadas	0	0	0	0
Utilidad (pérdida) neta	1,222,792,000	5,365,288,000	1,180,731,000	4,936,224,000
Utilidad (pérdida), atribuible a [sinopsis]				
Utilidad (pérdida) atribuible a la participación controladora	1,217,201,000	5,341,704,000	1,187,234,000	4,928,804,000
Utilidad (pérdida) atribuible a la participación no controladora	5,591,000	23,584,000	(6,503,000)	7,420,000
Utilidad por acción [bloque de texto]	3.15	13.83	3.07	12.76
Utilidad por acción [sinopsis]				
Utilidad por acción [partidas]				
Utilidad por acción básica [sinopsis]				
Utilidad (pérdida) básica por acción en operaciones continuas	3.15	13.83	3.07	12.76
Utilidad (pérdida) básica por acción en operaciones discontinuadas	0	0	0	0
Total utilidad (pérdida) básica por acción	3.15	13.83	3.07	12.76
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	Trimestre Año Actual 2025-10-01 - 2025-12-31	Acumulado Año Actual 2025-01-01 - 2025-12-31	Trimestre Año Anterior 2024-10-01 - 2024-12-31	Acumulado Año Anterior 2024-01-01 - 2024-12-31
Estado del resultado integral [sinopsis]				
Utilidad (pérdida) neta	1,222,792,000	5,365,288,000	1,180,731,000	4,936,224,000
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	(11,766,000)	(11,766,000)	(7,436,000)	(7,436,000)
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	(11,766,000)	(11,766,000)	(7,436,000)	(7,436,000)
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 mediante una transacción prevista de cobertura altamente probable, neto de impuestos	0	0	0	0
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

Concepto	Trimestre Año Actual 2025-10-01 - 2025-12-31	Acumulado Año Actual 2025-01-01 - 2025-12-31	Trimestre Año Anterior 2024-10-01 - 2024-12-31	Acumulado Año Anterior 2024-01-01 - 2024-12-31
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	(11,766,000)	(11,766,000)	(7,436,000)	(7,436,000)
Resultado integral total	1,211,026,000	5,353,522,000	1,173,295,000	4,928,788,000
Resultado integral atribuible a [sinopsis]				
Resultado integral atribuible a la participación controladora	1,205,435,000	5,329,938,000	1,179,798,000	4,921,368,000
Resultado integral atribuible a la participación no controladora	5,591,000	23,584,000	(6,503,000)	7,420,000

[520000] Estado de flujos de efectivo, método indirecto

Concepto	Acumulado Año Actual 2025-01-01 - 2025-12-31	Acumulado Año Anterior 2024-01-01 - 2024-12-31
Estado de flujos de efectivo [sinopsis]		
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de operación [sinopsis]		
Utilidad (pérdida) neta	5,365,288,000	4,936,224,000
Ajustes para conciliar la utilidad (pérdida) [sinopsis]		
+ Operaciones discontinuas	0	0
+ Impuestos a la utilidad	2,266,673,000	2,133,014,000
+ (-) Ingresos y gastos financieros, neto	0	0
+ Gastos de depreciación y amortización	877,625,000	756,983,000
+ Deterioro de valor (reversiones de pérdidas por deterioro de valor) reconocidas en el resultado del periodo	0	0
+ Provisiones	352,855,000	246,294,000
+ (-) Pérdida (utilidad) de moneda extranjera no realizadas	29,333,000	(57,323,000)
+ Pagos basados en acciones	0	0
+ (-) Pérdida (utilidad) del valor razonable	244,200,000	160,440,000
- Utilidades no distribuidas de asociadas	0	0
+ (-) Pérdida (utilidad) por la disposición de activos no circulantes	(253,000)	(273,000)
+ Participación en asociadas y negocios conjuntos	0	0
+ (-) Disminuciones (incrementos) en los inventarios	0	0
+ (-) Disminución (incremento) de clientes	(169,132,000)	(565,187,000)
+ (-) Disminuciones (incrementos) en otras cuentas por cobrar derivadas de las actividades de operación	65,647,000	(18,348,000)
+ (-) Incremento (disminución) de proveedores	(5,806,000)	(39,196,000)
+ (-) Incrementos (disminuciones) en otras cuentas por pagar derivadas de las actividades de operación	(201,390,000)	(177,442,000)
+ 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)	3,459,752,000	2,438,962,000
Flujos de efectivo netos procedentes (utilizados en) operaciones	8,825,040,000	7,375,186,000
- Dividendos pagados	0	0
+ Dividendos recibidos	0	0
- Intereses pagados	(1,231,169,000)	(1,168,480,000)
+ Intereses recibidos	(214,009,000)	(245,065,000)
+ (-) Impuestos a las utilidades reembolsados (pagados)	2,396,252,000	2,101,932,000
+ (-) Otras entradas (salidas) de efectivo	0	0
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	7,445,948,000	6,196,669,000
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	0
- 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	253,000	273,000
- Compras de propiedades, planta y equipo	163,325,000	321,338,000
+ Importes procedentes de ventas de activos intangibles	0	0
- Compras de activos intangibles	2,539,273,000	2,405,482,000

Clave de Cotización: OMA

Trimestre: 4D Año: 2025 Moneda: MXN

Concepto	Acumulado Año Actual 2025-01-01 - 2025-12-31	Acumulado Año Anterior 2024-01-01 - 2024-12-31
+ 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	82,011,000	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	214,009,000	245,065,000
+ (-) Impuestos a la utilidad reembolsados (pagados)	0	0
+ (-) Otras entradas (salidas) de efectivo	(10,433,000)	(28,372,000)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	(2,416,758,000)	(2,509,854,000)
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	51,450,000	122,500,000
- Reembolsos de préstamos	0	0
- Pagos de pasivos por arrendamientos financieros	70,501,000	63,033,000
- Pagos de pasivos por arrendamientos	0	0
+ Importes procedentes de subvenciones del gobierno	0	0
- Dividendos pagados	4,471,127,000	4,223,053,000
- Intereses pagados	1,208,107,000	1,100,444,000
+ (-) Impuestos a las ganancias reembolsados (pagados)	0	0
+ (-) Otras entradas (salidas) de efectivo	2,140,155,000	600,000,000
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiamiento	(3,558,130,000)	(4,664,030,000)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	1,471,060,000	(977,215,000)
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	(29,333,000)	57,324,000
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes de efectivo	1,441,727,000	(919,891,000)
Efectivo y equivalentes de efectivo al principio del periodo	1,656,365,000	2,576,256,000
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del periodo	3,098,092,000	1,656,365,000

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

Hoja 1 de 3	Componentes del capital contable [eje]								
	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	5,341,704,000	0	0	0	0	0
Otro resultado integral	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultado integral total	0	0	0	5,341,704,000	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	887,177,000	0	0	0	0	0
Capital contable al final del periodo	297,782,000	29,786,000	0	10,937,364,000	0	0	0	0	0

Hoja 2 de 3	Componentes del capital contable [eje]								
	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

Hoja 3 de 3	Componentes del capital contable [eje]							
	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	5,341,704,000	23,584,000	5,365,288,000
Otro resultado integral	0	0	0	(11,766,000)	(11,766,000)	(11,766,000)	0	(11,766,000)
Resultado integral total	0	0	0	(11,766,000)	(11,766,000)	5,329,938,000	23,584,000	5,353,522,000
Aumento de capital social	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendos decretados	0	0	0	0	0	4,454,527,000	14,140,000	4,468,667,000
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	(11,766,000)	(11,766,000)	875,411,000	6,984,000	882,395,000
Capital contable al final del periodo	0	0	0	(4,747,000)	(4,747,000)	11,260,185,000	166,447,000	11,426,632,000

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

Hoja 1 de 3	Componentes del capital contable [eje]								
	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	9,328,436,000	0	0	0	0	0
Cambios en el capital contable [sinopsis]									
Resultado integral [sinopsis]									
Utilidad (pérdida) neta	0	0	0	4,928,804,000	0	0	0	0	0
Otro resultado integral	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultado integral total	0	0	0	4,928,804,000	0	0	0	0	0
Aumento de capital social	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendos decretados	0	0	0	4,207,053,000	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	721,751,000	0	0	0	0	0
Capital contable al final del periodo	297,782,000	29,786,000	0	10,050,187,000	0	0	0	0	0

Hoja 2 de 3	Componentes del capital contable [eje]								
	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

Hoja 3 de 3	Componentes del capital contable [eje]							
	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	14,455,000	14,455,000	9,670,459,000	168,043,000	9,838,502,000
Cambios en el capital contable [sinopsis]								
Resultado integral [sinopsis]								
Utilidad (pérdida) neta	0	0	0	0	0	4,928,804,000	7,420,000	4,936,224,000
Otro resultado integral	0	0	0	(7,436,000)	(7,436,000)	(7,436,000)	0	(7,436,000)
Resultado integral total	0	0	0	(7,436,000)	(7,436,000)	4,921,368,000	7,420,000	4,928,788,000
Aumento de capital social	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendos decretados	0	0	0	0	0	4,207,053,000	13,600,000	4,220,653,000
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	(2,400,000)	(2,400,000)
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	(7,436,000)	(7,436,000)	714,315,000	(8,580,000)	705,735,000
Capital contable al final del periodo	0	0	0	7,019,000	7,019,000	10,384,774,000	159,463,000	10,544,237,000

[700000] Datos informativos del Estado de situación financiera

Concepto	Cierre Trimestre Actual 2025-12-31	Cierre Ejercicio Anterior 2024-12-31
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	196,768,000	165,279,000
Numero de funcionarios	11	11
Numero de empleados	675	654
Numero de obreros	490	494
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	Trimestre Año Actual 2025-10-01 - 2025-12-31	Acumulado Año Actual 2025-01-01 - 2025-12-31	Trimestre Año Anterior 2024-10-01 - 2024-12-31	Acumulado Año Anterior 2024-01-01 - 2024-12-31
Datos informativos del estado de resultados [sinopsis]				
Depreciación y amortización operativa	230,223,000	877,625,000	201,061,000	756,983,000

[700003] Datos informativos- Estado de resultados 12 meses

Concepto	Año Actual 2025-01-01 - 2025-12-31	Año Anterior 2024-01-01 - 2024-12-31
Datos informativos - Estado de resultados 12 meses [sinopsis]		
Ingresos	15,964,414,000	15,072,956,000
Utilidad (pérdida) de operación	8,940,999,000	8,083,212,000
Utilidad (pérdida) neta	5,365,288,000	4,936,224,000
Utilidad (pérdida) atribuible a la participación controladora	5,341,704,000	4,928,804,000
Depreciación y amortización operativa	877,625,000	756,983,000

[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																
TOTAL					0	0	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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bursátiles y colocaciones privadas [sinopsis]																
Bursátiles listadas en bolsa (quirografarios)																
CERTIFICADOS BURSATILES OMA 21 VERDE	No	2021-04-16	2026-04-10	TIIE 28 + 75 PB		1,000,000,000										
CERTIFICADOS BURSATILES OMA 21-2	No	2021-04-16	2028-04-07	7.83				2,499,226,000								
CERTIFICADOS BURSATILES OMA 22L	No	2022-03-31	2027-03-25	TIIE 28 + 14 PB			1,698,429,000									
CERTIFICADOS BURSATILES OMA 22-2L	No	2022-03-31	2029-03-22	9.35					2,295,833,000							
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						2,554,859,000						
CERTIFICADOS BURSATILES OMA 25	No	2025-06-27	2028-06-23	TIIE 28 + 45 PB				817,063,000								
CERTIFICADOS BURSATILES OMA 25-2	No	2025-06-27	2032-06-18	9.34						1,922,949,000						
TOTAL					0	1,640,000,000	1,698,429,000	3,316,289,000	2,295,833,000	4,477,808,000	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	1,640,000,000	1,698,429,000	3,316,289,000	2,295,833,000	4,477,808,000	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																
GGA CAPITAL	No	2025-12-31	2025-12-31			247,695,000	173,950,000									
SERVICIOS DE TECNOLOGIA AEROPORTUARIA, S.A. DE C.V.	No	2025-12-31	2025-12-31			179,461,000										
RADIASOL INSTALACIONES SA DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			73,728,000						73,954,000				
AUTOVIA GOLFO CENTRO SA DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			58,214,000										
BUFETE DE INGENIEROS CONSTRUCTORES AG SA DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			53,042,000										
COMERCIAL DE MATERIALES AUXILIRES DE CONSTRUCCION SA DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			33,106,000						36,781,000				

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]
LEBANC CONSTRUCCIONES SA DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			32,790,000										
MVD 1994 REAL ESTATE CONSTRUCTION S DE RL DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			23,724,000						11,596,000				
LILIA LOURDES VELAZCO VALLE	No	2025-12-31	2025-12-31			14,000,000										
VCD CONSTRUCCION Y DESARROLLO SAPI DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			7,781,000										
ELECTROGAZA SA DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			7,203,000										
CORPORATIVO DE SERVICIOS ESPECIALES DE VIGILANCIA Y SEGURIDAD PRIVADA SERVISEG SA DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			6,790,000										
GRUPO PROMOTOR ARIES SA DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			6,461,000										
PRIAM PROYECTOS S.A. DE C.V.	No	2025-12-31	2025-12-31			5,190,000										
SOLUCIONES VITRO PLANO SA DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			4,586,000										
CONSTRUCCION Y MANTENIMIENTO CONTRA INCENDIO S DE RL DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			4,386,000										
KAPRA EDIFICACIONES SA DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			4,302,000										
OPERADORA NACIONAL HISPANA	No	2025-12-31	2025-12-31			4,207,000										
TUBAC INDUSTRIAL SA DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			3,969,000										
ASCH SA DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			3,319,000										
DOT DCD MEXICO SA DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			3,218,000										
IKUSI MEXICO SA DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			3,101,000						127,000				
BEUMER DE MEXICO S DE RL DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			2,649,000						11,081,000				
INGENIERIA CONTROL Y ADMINISTRACION SA DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			2,251,000										
INSUMOS COMERCIALES DEL GOLFO SA DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			2,162,000										
LASALLE PARTNERS S DE RL DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			1,853,000										
GRUPO PRO CREA SA DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			1,847,000										
INGENIEROS HIDRAULICOS Y ELECTROMECANICOS S DE RL DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			1,743,000										
SERVICIOS ESPECIALIZADOS CLEAN FORT	No	2025-12-31	2025-12-31			1,732,000										
ALARSEGM	No	2025-12-31	2025-12-31			1,509,000										
IMPACTO TOTAL EN SEGURIDAD PRIVADA INTEGRAL SA DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			1,498,000										
LEGACY D1 SERVICIOS, S.A. DE C.V.	No	2025-12-31	2025-12-31			1,479,000										
CORPORATIVO AVANZADO DEL ORIENTE SA DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			1,468,000										
VEXIN GLOBAL SUPPLY SA DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			1,442,000										
13 06 CONSTRUCTORA SAS DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			1,407,000										
SOLUTION BI MEXICO - BRING PERFORMA THROUGH DATA S DE RL DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			1,353,000										
SOPORTE TERMICO Y MECANICO SA DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			1,345,000										
TRANSPORTACION TURISTICA Y PRIVADA DEL NORTE SA DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			1,297,000										
VCD INMOBILIARIA Y CONSTRUCCION SAPI DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			1,268,000										
SERNA REFACCIONES Y SERVICIOS SA DE	No	2025-12-31	2025-12-31			1,199,000										
CONVERGINT MEXICO	No	2025-12-31	2025-12-31			1,183,000						203,000				
LEBANC CONSTRUCCIONERS, S.A. DE C.V	No	2025-12-31	2025-12-31			1,171,000										
GEOSOL SA DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			1,105,000										
DISENOS FINOS CORPORATIVOS SA DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			1,088,000										
DELTA RADIOCOMUNICACION SA DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			1,018,000										
MAPEOS TRIDIMENSIONALES DE MEXICO SA DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			1,005,000										
AKENA PROYECTOS E INGENIERIA SA DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			979,000										
MURO MLM TALLER DE ARQUITECTURA SA DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			890,000										
SEGMAN SA DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			861,000						2,545,000				
CONSTRUCCIONES Y OBRAS ELECTRICAS D NORTE SA DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			844,000										
GRUPO SANTA FE	No	2025-12-31	2025-12-31			842,000										
AUTOBUSES ESPECIALIZADOS SA DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			807,000										
PRESSKOM SA DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			777,000						1,557,000				

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]
INGENIERIA Y MANTENIMIENTO DE CLIMA SA DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			744,000										
DOMINICA ENERGIA LIMPIA SA DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			732,000										
OBRAS Y SERVICIOS JISA SA DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			690,000										
FELIPE DE JESUS FALCON BRAVO	No	2025-12-31	2025-12-31			647,000										
CAMPAMENTOS ROCH SA DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			599,000										
AC INTERNATIONAL BUSINESS SC	No	2025-12-31	2025-12-31			597,000										
ASTRID GISELLE ZAMBRANO FERRINO	No	2025-12-31	2025-12-31			536,000										
FONDO PATRIMONIO PRO MEJORAMIENTO DE LA OPERACION ADUANERA DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL MARIANO ESCOBEDO AC	No	2025-12-31	2025-12-31			526,000										
CONSTRUCTORA EDGAPA SA DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			515,000										
MANTENIMIENTOS INTEGRADOS DISENO Y COMERCIALIZACION SA DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			510,000										
ENERGY COOLER GREEN SA DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			503,000										
MARTIN FRANCISCO RINCON ARZAGA	No	2025-12-31	2025-12-31			472,000										
BOOTS FACTORY SA DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			460,000										
LIMPIADORES ARTESSA, S.A. DE C.V.	No	2025-12-31	2025-12-31			447,000										
JOSE JAIME SALINAS CARUS	No	2025-12-31	2025-12-31			431,000										
PROYECTOS DE INGENIERIAS Y TRABAJOS AEROPORTUARIOS SA DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			429,000										
SIGUE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE SAPI DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			427,000										
JOSE RUBEN MOCTEZUMA ZAMORA	No	2025-12-31	2025-12-31			419,000										
GRUPO DE INNOVACION ELECTRICA Y CONSTRUCCION SA DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			407,000										
EDWIN HAZAEL SANCHEZ MANSILLA	No	2025-12-31	2025-12-31			378,000										
ICA INGENIERIA SA DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			367,000										
CENTRO DE PINTURAS SAUTEK SA DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			338,000										
TRANSPORTES Y MANTENIMIENTOS INDUSTRIALES, S.A. DE C.V.	No	2025-12-31	2025-12-31			332,000										
GDASHBOARD, S. R.L. DE C.V.	No	2025-12-31	2025-12-31			332,000										
CAF CONSULTORES Y AUDITORES, S.C.	No	2025-12-31	2025-12-31			331,000										
CAME AUTOMATISMOS DE MEXICO S DE RL DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			315,000										
GENTE CON ESTRATEGIA SA DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31			312,000										
MARCO ANTONIO LLORENS	No	2025-12-31	2025-12-31			301,000										
VARIOS MN	No	2025-12-31	2025-12-31			6,370,000										
ELEVADORES SCHINDLER SA DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31									5,123,000				
INGENIERIA Y ASESORIA EN ACCESOS INDUSTRIALES DE MEXICO SA DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31									3,552,000				
AUDIO VIDEO & CONTROL	No	2025-12-31	2025-12-31									1,962,000				
LEIDOS SD A INC	No	2025-12-31	2025-12-31									1,355,000				
ARINC DE MEXICO SA DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31									1,309,000				
AIRPORTLABS LIMITED	No	2025-12-31	2025-12-31									1,197,000				
PRIME BUILD SA DE CV	No	2025-12-31	2025-12-31									605,000				
VINCI AIRPORTS	No	2025-12-31	2025-12-31									321,000				
VARIOS ME	No	2025-12-31	2025-12-31									8,064,000				
TOTAL					0	841,812,000	173,950,000	0	0	0	0	161,332,000	0	0	0	0
Total proveedores																
TOTAL					0	841,812,000	173,950,000	0	0	0	0	161,332,000	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																

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]
TOTAL					0	2,481,812,000	1,872,379,000	3,316,289,000	2,295,833,000	4,477,808,000	0	161,332,000	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	22,545,000	405,845,000	0	0	405,845,000
Activo monetario no circulante	0	0	0	0	0
Total activo monetario	22,545,000	405,845,000	0	0	405,845,000
Pasivo monetario [sinopsis]					
Pasivo monetario circulante	9,444,000	170,109,000	0	0	170,109,000
Pasivo monetario no circulante	673,000	12,116,000	0	0	12,116,000
Total pasivo monetario	10,117,000	182,225,000	0	0	182,225,000
Monetario activo (pasivo) neto	12,428,000	223,620,000	0	0	223,620,000

[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				
AERONAUTICOS	10,190,720,000	0	0	10,190,720,000
NO AERONAUTICOS	3,460,258,000	0	0	3,460,258,000
CONSTRUCCION	2,313,436,000	0	0	2,313,436,000
TOTAL	15,964,414,000	0	0	15,964,414,000

[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 CUARTO TRIMESTRE DE 2025, QUE AL 31 DE DICIEMBRE DE 2025, 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.

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

Concepto	Cierre Trimestre Actual 2025-12-31	Cierre Ejercicio Anterior 2024-12-31
Subclasificaciones de activos, pasivos y capital contable [sinopsis]		
Efectivo y equivalentes de efectivo [sinopsis]		
Efectivo [sinopsis]		
Efectivo en caja	1,543,000	1,300,000
Saldos en bancos	2,991,914,000	1,655,065,000
Total efectivo	2,993,457,000	1,656,365,000
Equivalentes de efectivo [sinopsis]		
Depósitos a corto plazo, clasificados como equivalentes de efectivo	0	0
Inversiones a corto plazo, clasificados como equivalentes de efectivo	104,635,000	0
Otros acuerdos bancarios, clasificados como equivalentes de efectivo	0	0
Total equivalentes de efectivo	104,635,000	0
Otro efectivo y equivalentes de efectivo	0	0
Total de efectivo y equivalentes de efectivo	3,098,092,000	1,656,365,000
Clientes y otras cuentas por cobrar [sinopsis]		
Clientes	2,010,527,000	1,845,965,000
Cuentas por cobrar circulantes a partes relacionadas	44,842,000	20,276,000
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	2,055,369,000	1,866,241,000
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
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

Concepto	Cierre Trimestre Actual 2025-12-31	Cierre Ejercicio Anterior 2024-12-31
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	1,426,363,000	1,426,362,000
Edificios	1,269,682,000	1,368,968,000
Total terrenos y edificios	2,696,045,000	2,795,330,000
Maquinaria	31,521,000	29,690,000
Vehículos [sinopsis]		
Buques	0	0
Aeronave	0	0
Equipos de Transporte	609,000	512,000
Total vehículos	609,000	512,000
Enseres y accesorios	0	0
Equipo de oficina	40,799,000	44,174,000
Activos tangibles para exploración y evaluación	0	0
Activos de minería	0	0
Activos de petróleo y gas	0	0
Construcciones en proceso	264,584,000	236,368,000
Anticipos para construcciones	0	0
Otras propiedades, planta y equipo	8,167,000	6,466,000
Total de propiedades, planta y equipo	3,041,725,000	3,112,540,000
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	20,352,266,000	18,715,808,000
Total de activos intangibles distintos al crédito mercantil	20,352,266,000	18,715,808,000
Crédito mercantil	9,356,000	12,163,000
Total activos intangibles y crédito mercantil	20,361,622,000	18,727,971,000
Proveedores y otras cuentas por pagar [sinopsis]		

Concepto	Cierre Trimestre Actual 2025-12-31	Cierre Ejercicio Anterior 2024-12-31
Proveedores circulantes	1,003,144,000	710,166,000
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	251,621,000	250,285,000
Total proveedores y otras cuentas por pagar a corto plazo	1,254,765,000	960,451,000
Otros pasivos financieros a corto plazo [sinopsis]		
Créditos Bancarios a corto plazo	0	600,000,000
Créditos Bursátiles a corto plazo	1,640,000,000	0
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	1,640,000,000	600,000,000
Proveedores y otras cuentas por pagar a largo plazo [sinopsis]		
Proveedores no circulantes	173,950,000	0
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	405,925,000	637,165,000
Total de proveedores y otras cuentas por pagar a largo plazo	579,875,000	637,165,000
Otros pasivos financieros a largo plazo [sinopsis]		
Créditos Bancarios a largo plazo	0	0
Créditos Bursátiles a largo plazo	11,788,359,000	10,681,880,000
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	11,788,359,000	10,681,880,000
Otras provisiones [sinopsis]		
Otras provisiones a largo plazo	2,079,521,000	1,728,665,000
Otras provisiones a corto plazo	1,335,810,000	1,298,364,000
Total de otras provisiones	3,415,331,000	3,027,029,000
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

Concepto	Cierre Trimestre Actual 2025-12-31	Cierre Ejercicio Anterior 2024-12-31
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)	7,019,000
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)	7,019,000
Activos (pasivos) netos [sinopsis]		
Activos	30,937,471,000	27,233,060,000
Pasivos	19,510,839,000	16,688,823,000
Activos (pasivos) netos	11,426,632,000	10,544,237,000
Activos (pasivos) circulantes netos [sinopsis]		
Activos circulantes	6,261,922,000	4,292,531,000
Pasivos circulantes	4,729,141,000	3,267,300,000
Activos (pasivos) circulantes netos	1,532,781,000	1,025,231,000

[800200] Notas - Análisis de ingresos y gastos

Concepto	Trimestre Año Actual 2025-10-01 - 2025-12-31	Acumulado Año Actual 2025-01-01 - 2025-12-31	Trimestre Año Anterior 2024-10-01 - 2024-12-31	Acumulado Año Anterior 2024-01-01 - 2024-12-31
Análisis de ingresos y gastos [sinopsis]				
Ingresos [sinopsis]				
Servicios	3,500,730,000	13,650,978,000	3,299,216,000	12,212,766,000
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	612,686,000	2,313,436,000	815,904,000	2,860,190,000
Otros ingresos	0	0	0	0
Total de ingresos	4,113,416,000	15,964,414,000	4,115,120,000	15,072,956,000
Ingresos financieros [sinopsis]				
Intereses ganados	73,689,000	214,009,000	47,105,000	245,065,000
Utilidad por fluctuación cambiaria	0	0	32,064,000	69,881,000
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	73,689,000	214,009,000	79,169,000	314,946,000
Gastos financieros [sinopsis]				
Intereses devengados a cargo	358,626,000	1,475,369,000	411,192,000	1,328,920,000
Pérdida por fluctuación cambiaria	5,006,000	47,678,000	0	0
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	363,632,000	1,523,047,000	411,192,000	1,328,920,000
Impuestos a la utilidad [sinopsis]				
Impuesto causado	671,849,000	2,485,134,000	650,420,000	2,205,939,000
Impuesto diferido	(53,906,000)	(218,461,000)	30,276,000	(72,925,000)
Total de Impuestos a la utilidad	617,943,000	2,266,673,000	680,696,000	2,133,014,000

[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]

Declaración de cumplimiento

Los estados financieros consolidados de la Entidad han sido preparados de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera ("NIIF") y sus adecuaciones e interpretaciones emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad ("IASB", por sus siglas en inglés).

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

Juicios contables críticos y fuentes clave para la estimación de incertidumbres

En la aplicación de las políticas contables de la Entidad, las cuales se describen en la nota 4, la administración de la Entidad realiza juicios, estimaciones y supuestos sobre los valores en libros de los activos y pasivos de los estados financieros consolidados. Las estimaciones y supuestos se basan en la experiencia y otros factores que se consideran pertinentes. Los resultados reales podrían diferir de estas estimaciones.

Las estimaciones y supuestos se revisan regularmente. Las modificaciones a las estimaciones contables se reconocen en el periodo en que se realiza la modificación y periodos futuros si la modificación afecta tanto al periodo actual como a periodos subsecuentes.

a. Juicios críticos al aplicar las políticas contables

A continuación, se presentan juicios críticos, aparte de aquéllos que involucran las estimaciones (ver inciso b), realizados por la administración durante el proceso de aplicación de las políticas contables de la Entidad y que tienen un efecto significativo en los estados financieros consolidados.

- Evaluación de la existencia de control en inversiones en subsidiarias, ver nota 11.
- Las obligaciones por beneficios definidos a los empleados de la Entidad se descuentan a una tasa establecida por referencia a las tasas de mercado al final del periodo de referencia de los bonos gubernamentales.
- La Entidad está sujeta a transacciones o eventos contingentes sobre los cuales utiliza juicio profesional para determinar la probabilidad de ocurrencia; los factores que se consideran en esta determinación son la situación legal a la fecha de la estimación y la opinión de los asesores legales.

b. Fuentes clave de incertidumbre en las estimaciones

Los supuestos básicos respecto al futuro y otras fuentes clave de incertidumbre en las estimaciones efectuadas al final del periodo de reporte, que tienen un riesgo significativo de generar ajustes importantes en los valores en libros de los activos y pasivos durante el próximo año, son como sigue:

- Los activos de larga vida que tiene la Entidad corresponden a concesiones otorgadas por el Gobierno Mexicano y a propiedades, mejoras en bienes arrendados y equipo. La Entidad revisa los valores en libros de sus activos de larga vida, a fin de determinar si existen indicios de que estos activos han sufrido una pérdida por deterioro.
- La Entidad no identifica deterioro respecto a la inversión del Hotel NH T2 registrada en mejoras en bienes arrendados, cuyo contrato de arrendamiento con el AICM concluye en 2034 (Ver nota 28).
- La administración de la Entidad revisa la vida útil estimada de propiedades, mejoras en bienes arrendados y equipo al final de cada periodo anual. Con base en análisis detallados la administración de la Entidad realiza modificaciones de la vida útil de ciertos activos de propiedades, mejoras en bienes arrendados y equipo. El grado de incertidumbre de las estimaciones de las vidas útiles está relacionado con los cambios en el mercado y la utilización de los activos por los volúmenes de operación y desarrollo tecnológico.
- La administración de la Entidad realiza una estimación para determinar y reconocer la provisión de mantenimiento mayor prevista en los contratos de concesión con el Gobierno Mexicano para mantener y restaurar la infraestructura de los aeropuertos, que afecta los resultados de los periodos que comprenden desde que la infraestructura concesionada está disponible para su uso hasta que se realizan las obras de mantenimiento y/o reparaciones, así como la determinación de la tasa de descuento para determinar el valor presente de los gastos esperados que son requeridos para cumplir con sus obligaciones.

- La clasificación en corto y largo plazo de la provisión se basa en el mejor estimado de la Entidad del plazo en el que se espera realizar los trabajos. También existe un juicio en la determinación de la política contable de reconocimiento de esta provisión.

A pesar de que estas estimaciones se han realizado sobre la base de la mejor información disponible al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 es posible que los acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas (incrementándolas o disminuyéndolas) en los próximos ejercicios, lo que se realizaría, en su caso, de forma prospectiva reconociendo los efectos del cambio de estimación en los correspondientes estados financieros consolidados.

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

Impuestos por pagar y pasivos acumulados

Los impuestos por pagar y pasivos acumulados se integran como sigue:

	Diciembre 31,		
	2025	2024	2023
stos acumulados	\$ 528,376	\$ 503,113	\$ 345,225
uestos por pagar	449,453	389,463	410,775
ereses por pagar	214,167	239,753	204,843
	<u>\$ 1,191,996</u>	<u>\$ 1,132,329</u>	<u>\$ 960,843</u>

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

Autorización de la emisión de los estados financieros consolidados

Los Estados Financieros fueron autorizados para su emisión el 31 de marzo de 2026 por el Lic. Ricardo Dueñas Espriu, Director General de la Entidad y por el Lic. Ruffo Perez Pliego del Castillo, Director de Administración y Finanzas de la Entidad y por el Consejo de Administración, consecuentemente estos no reflejan los hechos ocurridos después de esa fecha, y están sujetos a la aprobación de la asamblea ordinaria de accionistas de la Entidad, quien puede decidir su modificación de acuerdo con lo dispuesto en la Ley General de Sociedades Mercantiles.

Los estados financieros al 31 de diciembre de 2025 fueron aprobados por la Asamblea Anual de Accionistas celebrada el 25 de abril de 2026

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

Bases de consolidación de estados financieros

Los estados financieros consolidados 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 31 de diciembre de cada año. Todos los saldos y transacciones entre las Entidades que integran GACN han sido eliminados en la consolidación. En la nota 11 a los estados financieros consolidados se detallan las entidades que se consolidan en los presentes estados financieros, así como la información relacionada con las mismas.

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

Bases de presentación y consolidación

a. **Declaración de cumplimiento**

Los estados financieros consolidados de la Entidad han sido preparados de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera ("NIIF") y sus adecuaciones e interpretaciones emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad ("IASB", por sus siglas en inglés).

b. **Estado de situación financiera consolidado**

Derivado de requerimientos de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, GACN debe presentar como parte de sus estados financieros consolidados básicos un tercer año en el estado consolidado de situación financiera.

c. **Bases de preparación**

Los estados financieros consolidados 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 operaciones de arrendamiento que están dentro del alcance de la NIIF 16 Arrendamiento, 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, *Inventarios* o el valor en uso de la IAS 36, *Deterioro de activos*.

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.

d. **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 4 b.

e. **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.

f. **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.

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

Efectivo y equivalentes de efectivo

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

	2025	Diciembre 31, 2024	2023
Efectivo	\$ 2,044,020	\$ 1,655,065	\$ 2,574,957
Equivalentes de efectivo:			
Fideicomiso con destino específico	947,895	-	-
Inversiones en valores	104,634	-	-
Fondo fijo	1,543	1,300	1,299
	<u>\$ 3,098,092</u>	<u>\$ 1,656,365</u>	<u>\$ 2,576,256</u>

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

Compromiso y contingencias

Compromiso por aval

- En abril 2021, GACN emitió Certificados Bursátiles de largo plazo por \$1,000,000 y \$2,500,000 a 5 y 7 años, respectivamente, al amparo de un nuevo programa registrado en 2021. Las emisiones están avaladas por Aeropuerto de Monterrey, Aeropuerto de Chihuahua y Aeropuerto de Culiacán; los cuales, junto con el emisor, deben cumplir con un aval mínimo del 80% de la utilidad antes de (gastos) ingresos financieros, impuestos, depreciación y amortización (UAFIDA) consolidada.
- En marzo 2022, GACN emitió Certificados Bursátiles de largo plazo ligados a la sostenibilidad por \$1,700,000 y \$2,300,000 a 5 y 7 años, respectivamente, al amparo del programa registrado en 2021. Las emisiones están avaladas por Aeropuerto de Monterrey, Aeropuerto de Chihuahua y Aeropuerto de Culiacán; los cuales, junto con el emisor, deben cumplir con un aval mínimo del 80% de la utilidad antes de (gastos) ingresos financieros, impuestos, depreciación y amortización (UAFIDA) consolidada.

- c) En marzo 2023, GACN emitió Certificados Bursátiles de largo plazo ligados a la sostenibilidad por \$640,000 y \$2,560,000 a 3.4 y 7 años, respectivamente, al amparo del programa registrado en 2021. Las emisiones están avaladas por Aeropuerto de Monterrey, Aeropuerto de Chihuahua y Aeropuerto de Culiacán; los cuales, junto con el emisor, deben cumplir con un aval mínimo del 80% de la utilidad antes de (gastos) ingresos financieros, impuestos, depreciación y amortización (UAFIDA) consolidada.
- d) En junio 2025, GACN emitió Certificados Bursátiles de largo plazo por \$820,000 y \$1,930,000 a 3 y 7 años, respectivamente. Las emisiones están avaladas por Aeropuerto de Monterrey, Aeropuerto de Chihuahua y Aeropuerto de Culiacán; los cuales, junto con el emisor, deben cumplir con un aval mínimo del 80% de la utilidad antes de (gastos) ingresos financieros, impuestos, depreciación y amortización (UAFIDA) consolidada.
- e) Al cierre de 2024 la deuda a corto plazo asciende a \$300,000 y \$150,000 con HSBC y Scotiabank, respectivamente, la cual tiene como aval a los aeropuertos de Chihuahua, Culiacán y Monterrey.

Contingencias

a. *Impuesto predial*

Aeropuerto de Acapulco

En el mes de febrero de 2019 la Dirección de Fiscalización Municipal notificó en el domicilio de Aeropuerto de Acapulco, S.A. de C.V. (el "Aeropuerto") un oficio dirigido a Aeropuertos y Servicios Auxiliares ("ASA") requiriendo la comprobación de pago de \$27,012 (período del 1° bimestre de 1996 al 1° bimestre de 2019) por concepto de impuesto predial. El Aeropuerto presentó una demanda de nulidad y de igual forma se llamó al juicio a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ("SCT"), ahora Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes ("SICT"), como tercero interesado.

En el mes de mayo de 2019 la Dirección de Fiscalización Municipal notificó al Aeropuerto un oficio por el que se atribuyó al Aeropuerto directamente el crédito fiscal señalado en el inciso i) anterior y se le requirió el pago de \$27,012 (período del 1° bimestre de 1996 al 1° bimestre de 2019) por concepto de impuesto predial. En contra de esta resolución se presentó una demanda de nulidad y de igual forma se llamó al juicio a la SICT como tercero interesado. Con fecha 04 de noviembre de 2022 la Sala Regional resolvió la acumulación de los expedientes para resolverlos en la misma sentencia. A la fecha no se ha dictado sentencia.

No obstante, en caso de que la resolución de juicio no resulte favorable para el Aeropuerto, se considera que la repercusión económica del juicio sería a cargo del Gobierno Federal, en virtud de lo anterior y dado que el Aeropuerto estima poco probable una resolución desfavorable, no ha registrado provisión alguna en relación con estas demandas.

b. *Conflicto relacionado con la propiedad de ciertos terrenos*

Aeropuerto de Ciudad Juárez

El 15 de noviembre de 1995 se interpuso una demanda en contra de Aeropuerto de Ciudad Juárez, S.A. de C.V. ("Aeropuerto de Ciudad Juárez"), por reclamo de la reivindicación de una porción de terrenos (240 hectáreas) en donde se localiza el aeropuerto, por considerar el demandante que los terrenos fueron transferidos al Gobierno Mexicano en forma incorrecta. La parte actora reclama el pago de US\$120 millones por no poder reivindicar en su favor el terreno por estar destinado a un aeropuerto.

El juicio se tramitó ante el Juzgado Tercero Civil con sede en Chihuahua (el "Juzgado Civil"). Asimismo, la SICT fue llamada al juicio en defensa de los intereses del Gobierno Federal.

Con fecha 8 de julio de 2016 el Juzgado Civil dictó la sentencia del juicio (la "Sentencia de Primera Instancia") absolviendo a los demandados; sin embargo, la parte demandante impugnó la Sentencia de Primera Instancia mediante el recurso de apelación (la "Primera Sala Civil") y con fecha 31 de julio de 2017 se resolvió el recurso de apelación revocando la Sentencia de Primera Instancia y se condenó al Poder Ejecutivo de la Federación para restituir a la demandante en su derecho propiedad y el pago reclamado en la demanda (la "Sentencia de Apelación").

El Poder Ejecutivo promovió una demanda de amparo directo en contra de la Sentencia de Apelación y con fecha 3 de mayo de 2018 se dictó sentencia favorable al Poder Ejecutivo en el juicio de amparo, revocando la Sentencia de Apelación (la "Sentencia de Amparo"). La Sentencia de Amparo también favoreció al Aeropuerto de Ciudad Juárez como codemandado en el juicio.

Con fecha 25 de mayo de 2018 y en cumplimiento a la ejecutoria de la Sentencia de Amparo, la Primera Sala Civil dictó una nueva sentencia en la cual absuelve a los demandados de las prestaciones reclamadas (la "Nueva Sentencia de Primera Instancia").

La Nueva Sentencia de Primera Instancia fue impugnada por la parte actora mediante juicio de amparo directo y de igual forma, la parte actora solicitó ante la Suprema Corte de Justicia de la Nación (la "SCJN") que, en ejercicio de su facultad de atracción, resolviera el asunto, en definitiva. La SCJN resolvió no ejercer la facultad de atracción y ordenó la devolución al Tribunal Colegiado para la resolución del juicio de amparo (el "Nuevo Juicio de Amparo").

Con fecha 2 de enero de 2020 el Primer Tribunal Colegiado de Circuito en Chihuahua dictó la sentencia en el Nuevo Juicio de Amparo promovido por la parte actora y negó el amparo solicitado por la demandante.

En cumplimiento de la ejecutoria del Nuevo Juicio de Amparo, con fecha 03 de mayo de 2023 la Primera Sala Civil publicó una nueva sentencia dentro del recurso de apelación promovido por la parte actora, con resultado favorable para Aeropuerto de Ciudad Juárez y demás demandados (la "Nueva Sentencia de Apelación").

La Nueva Sentencia de Apelación confirmó la Sentencia de Primera Instancia impugnada de 1995, determinando que el inmueble reclamado por la parte actora se encuentra destinado a un servicio público y mientras no se desafecte de dicha finalidad, no procede la acción reivindicatoria.

La parte actora impugnó la Nueva Sentencia de Apelación mediante juicio de amparo directo, el cual fue negado.

En contra de la sentencia de amparo la parte actora presentó un recurso de revisión ante la SCJN, la cual desechó el recurso de revisión. Actualmente está pendiente que la Primera Sala Civil determine que la Nueva Sentencia de Apelación quedó firme y el expediente de origen sea devuelto al Juzgado Civil.

A la fecha de los estados financieros la contingencia se mantiene debido a que el juicio continúa vigente pues aún falta que la sentencia de fondo que resolvió este juicio quede firme. El Aeropuerto de Ciudad Juárez no ha registrado provisión alguna en relación con esta demanda, dado que se consideró que no tendría un impacto económico, a pesar de que la resolución del juicio llegara a ser desfavorable.

Aeropuerto de Durango

El 5 de marzo de 2020 se notificó la demanda promovida en contra de Aeropuerto de Durango, S.A. de C.V. ("Aeropuerto de Durango"), la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (actualmente, Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes), el Gobierno del Estado de Durango y de la Secretaría de Desarrollo Agrario Territorial y Urbano. La parte actora demandó la nulidad del decreto expropiatorio de fecha 8 de septiembre de 1975 que afectó una superficie de 40 hectáreas del Aeropuerto de Durango y reclama el pago de una indemnización por la afectación de la dicha superficie, así como el pago de los daños y perjuicios por el usufructo indebido del inmueble.

Con fecha 09 de enero de 2026 se dictó la sentencia en el juicio con resultado favorable para el Aeropuerto, declarando la improcedencia de la acción intentada por el Ejido Cinco de Mayo.

El 18 de febrero de 2026, Ejido Cinco de Mayo promovió una demanda de amparo ante el Tribunal Agrario en contra de la sentencia que está pendiente de que se remita al Tribunal Colegiado para confirmar la admisión y trámite del juicio.

A la fecha de los estados financieros la contingencia se mantiene debido a que el juicio continúa vigente pues aún falta la sentencia de fondo que resuelva este juicio. En caso de que la resolución del juicio en sentencia definitiva no resulte favorable para el Aeropuerto de Durango, se considera que la repercusión económica del juicio será a cargo del Gobierno Federal, tal como se establece en el título de concesión. El Aeropuerto de Durango no ha registrado provisión alguna en relación con esta demanda.

Aeropuerto de Reynosa

El 16 de octubre de 2020 se notificó la demanda promovida en contra de la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC), en la cual Aeropuerto de Reynosa, S.A. de C.V. ("Aeropuerto de Reynosa") fue llamada al juicio como Tercero Interesado. Se demanda la nulidad de la resolución administrativa de fecha 7 de febrero de 2020 dictada por la AFAC en el Recurso de Revisión promovido por la actora para el efecto de que la AFAC realice el estudio de la petición de la actora y reconozca que se configuran los presupuestos jurídicos para la reversión de la expropiación de 2.6 hectáreas comprendidas en los decretos expropiatorios de 1970 y 1971.

Aeropuerto de Reynosa compareció al juicio y está pendiente de resolución. En el juicio no se incluye una reclamación económica; sin embargo, la contingencia se mantiene hasta en tanto se dicte la sentencia definitiva en el juicio de nulidad y en la misma se confirme la resolución impugnada o en su caso, se dicte una sentencia cuyos efectos deberán ser cumplimentados por la AFAC.

Aeropuerto de Torreón, S.A. de C.V.

El 07 de mayo de 2025 se notificó la demanda de amparo promovida por integrantes del Ejido Ignacio Allende, señalando como autoridad responsable al Tribunal Unitario Agrario, y como Terceros Interesados al Aeropuerto de Torreón y al Comisariado Ejidal (el "Juicio de Amparo").

En el Juicio de Amparo el Ejido Ignacio Allende solicita que, mediante la sentencia de amparo se ordene la reposición del juicio agrario promovido por el Comisariado Ejidal en representación del Ejido Ignacio Allende, tramitado bajo el expediente 852/2016 ya que los quejosos alegan no haber tenido conocimiento del mismo (el "Juicio Agrario de Origen"), por lo que solicitan al Juez de Distrito que, mediante la sentencia de amparo se otorgue la garantía de audiencia a los ejidatarios quejosos para comparecer en el Juicio Agrario de Origen.

En el Juicio Agrario de Origen se dictó sentencia definitiva con fecha 28 de junio de 2022, declarando improcedente la demanda promovida por el Comisariado Ejidal, y actualmente la sentencia ha causado ejecutoria.

Aeropuerto de Torreón compareció al Juicio de Amparo, y está pendiente de que se dicte la sentencia.

No se ha registrado provisión alguna en relación con la Demanda de Amparo del Ejido Ignacio Allende, pues se considera que se cuenta con elementos para obtener una resolución favorable para la empresa.

Aeropuerto de Mazatlán, S.A. de C.V.

El 07 de octubre de 2025 se notificó la demanda promovida por el Ejido el Habalito en contra de Aeropuerto Internacional de Mazatlán ("Aeropuerto de Mazatlán").

El Ejido el Habalito demanda que se le reconozca como propietario de una superficie de 23 hectáreas que son ocupadas por Aeropuerto de Mazatlán y que asimismo, se ordene la restitución del lote de terreno correspondiente a dicha superficie y la desocupación del mismo.

A la fecha están pendientes de que se desahoguen las fases procesales del juicio.

En caso de que la resolución del juicio no resulte favorable para el Aeropuerto de Mazatlán, se considera que la repercusión económica del juicio será a cargo del Gobierno Federal, tal como se establece en el título de concesión.

El Aeropuerto de Mazatlán no ha registrado provisión alguna en relación con esta demanda.

c. Reclamación derivada de Contrato de Obra

Aeropuerto de Chihuahua, S.A. de C.V.

Juicio ordinario mercantil promovido conjuntamente por Bufete de Ingenieros Constructores AG, S.A. de C.V. ("BICAGSA") y los obligados solidarios del contrato de obra como codemandantes (los "Codemandantes"). La demanda fue turnada al Juzgado de Distrito en Materia Mercantil Federal del Estado de Nuevo León (el "Juzgado Federal").

Con fecha 06 de febrero de 2025 Aeropuerto de Chihuahua fue notificado de la demanda promovida por BICAGSA. El importe de las prestaciones demandadas es por \$76,224.

Aeropuerto de Chihuahua compareció al juicio el 05 de marzo de 2025 para contestar la demanda y asimismo, presentó la acción de reconvencción en contra de BICAGSA y los Codemandantes por un importe de \$31,111.

Con fecha 29 de octubre de 2025 el Juez Federal dictó la sentencia por la cual determinó desechar la demanda por la improcedencia de la vía, BICAGSA y los Codemandantes impugnaron la sentencia, se encuentra en trámite y pendiente de resolverse.

No se ha registrado provisión alguna en relación con esta demanda, pues se considera que se cuenta con elementos para obtener una resolución favorable para la empresa.

d. Créditos Fiscales

Aeropuerto de Monterrey, S.A. de C.V.

Con fecha 16 de diciembre de 2025 el Aeropuerto promovió el recurso de revocación en contra de la resolución de fecha 8 de diciembre de 2025 emitida por la Administración de Operaciones Especiales de Comercio Exterior "1" de la Administración Central de Operaciones Especiales de Comercio Exterior de la Administración General de Auditoría de Comercio Exterior del Servicio de Administración Tributaria; resolución por la que se determinó al Aeropuerto de Monterrey un crédito fiscal por la cantidad de \$113,310 por concepto de Impuesto Sobre la Renta e Impuesto al Valor Agregado, correspondiente al período de enero a diciembre de 2020, la actualización correspondiente, recargos y multas.

Aeropuerto de Monterrey desahogó el recurso de revocación y actualmente se encuentra pendiente de resolución.

No se ha registrado provisión alguna en relación con esta demanda, pues se considera que se cuenta con elementos para obtener una resolución favorable para la empresa.

Aeropuerto de Chihuahua, S.A. de C.V.

Con fecha 15 de julio de 2025 la Administración de Auditoría de Comercio Exterior "2" de la Administración Desconcentrada de Auditoría de Comercio Exterior del Norte Centro, con sede en Coahuila de Zaragoza, dependiente de la Administración General de Auditoría de Comercio Exterior del Servicio de Administración Tributaria, determinó a Aeropuerto de Chihuahua un crédito fiscal por la cantidad de \$2,182 por concepto de Impuesto sobre la Renta e Impuesto al Valor Agregado, correspondiente al período de enero a diciembre de 2022, la actualización correspondiente, recargos y multas.

La resolución que determinó el crédito fiscal fue impugnada con fecha 10 de septiembre de 2025 mediante el recurso de revocación. Actualmente se encuentra pendiente de resolución.

No se ha registrado provisión alguna en relación con esta demanda, pues se considera que se cuenta con elementos para obtener una resolución favorable para la empresa.

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

Riesgo de crédito

Administración del riesgo de crédito – Se refiere al riesgo de que una de las partes incumpla con sus obligaciones contractuales resultando en una pérdida financiera para la Entidad. El objetivo de la gestión de este riesgo es disminuir, en la medida de lo posible, su impacto a través del examen preventivo de la solvencia de los potenciales clientes de la Entidad. Periódicamente se evalúa la calidad crediticia de los importes pendientes de cobro y se revisan los importes estimados recuperables de aquéllos que se consideran de dudoso cobro a través de los saneamientos en el estado de resultados y otros resultados integrales del ejercicio. El riesgo de crédito ha sido históricamente muy limitado.

La exposición máxima del riesgo del crédito corresponde a los montos de la tabla incluida en el inciso b) de esta nota, asimismo, el detalle de las cuentas por cobrar vencidas no deterioradas se encuentra incluido en la nota 7. Existen fianzas y depósitos en garantía que disminuyen el riesgo de crédito, siendo lo más relevante los depósitos en garantía que se muestran como pasivo, dentro del estado consolidado de situación financiera.

La Entidad ha adoptado la política de únicamente involucrarse con partes solventes y obtener suficientes colaterales cuando sea apropiado, como una forma de mitigar el riesgo de la pérdida financiera ocasionada por posibles incumplimientos. La Entidad únicamente realiza transacciones con entidades que cuentan con la mejor calificación de riesgo.

La exposición de crédito es revisada y aprobada por los Comités de la alta administración de la Entidad. El riesgo de crédito sobre el efectivo y equivalentes de efectivo es limitado debido a que las contrapartes son bancos con altas calificaciones de crédito asignadas por agencias calificadoras de crédito. Los instrumentos financieros que potencialmente exponen a la Entidad a riesgo crediticio se componen principalmente de cuentas por cobrar a clientes.

Las cuentas por cobrar a clientes principalmente se integran de TUA nacional e internacional cobradas por las aerolíneas a cada pasajero que viaja utilizando las terminales aéreas y entregadas posteriormente a la Entidad. Para estos ingresos, se tienen establecidas esquemas de pago de contado o de crédito que pueden ir hasta 60 días.

Estos días se otorgan dependiendo de la garantía que puede proporcionar cada cliente. En caso de incumplimiento, serán sujetos a intereses moratorios y/o a un proceso jurídico de cobro.

Tanto para clientes contratados a crédito como de contado, se tienen establecidas garantías; las cuales consisten en lo siguiente: Fideicomiso, Fianza, Carta de Crédito, Depósito Líquido, Garantía Hipotecaria y Prendaria. Al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la estimación para cuentas de cobro dudoso relacionadas con cuentas por cobrar a clientes asciende a los montos descritos en la nota 7.

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

1. Deuda a corto plazo

La deuda a corto plazo se integra por préstamos bancarios denominados en pesos, con garantía quirografaria como sigue:

	Diciembre 31,		
	2025	2024	2023
Préstamo bancario con HSBC México por \$300,000 a 6 meses con garantía quirografaria a una tasa TIIE 28 + 0.60 puntos porcentuales	\$ -	\$ 300,000	\$ -
Préstamo bancario con Santander México por \$150,000 a 3 meses con garantía quirografaria a una tasa TIIE 28 + 0.65 puntos porcentuales	-	150,000	-

Préstamo bancario con Scotiabank México por \$150,000 a 6 meses con garantía quirografaria a una tasa TIIE 28 + 0.55 puntos porcentuales	-	150,000	-
Total deuda a corto plazo	\$ -	\$ 600,000	\$ -

A la fecha en que fue autorizada la emisión de los estados financieros consolidados adjuntos, la Entidad tiene líneas de crédito no comprometidas, disponibles de corto plazo con instituciones financieras por un monto superior a \$2,000,000.

2. Deuda a largo plazo

La deuda a largo plazo con instituciones de crédito, emisiones de obligaciones y otros valores negociables se integra como sigue:

	2025	Diciembre 31, 2024	2023
Certificados Bursátiles (clave de pizarra OMA21V) emitidos en el mercado mexicano el 16 de abril de 2021 por \$1,000,000 a una tasa variable TIIE 28 días ⁽¹⁾ más 75 puntos base a un plazo de 5 años con vencimiento al 10 de abril de 2026. Financiamiento de proyectos verdes especificados en el marco de referencia del Banco (nota 20 a).	\$ 1,000,000	\$ 1,000,000	\$ 1,000,000
Certificados Bursátiles (clave de pizarra OMA21-2) emitidos en el mercado mexicano el 16 de abril de 2021 por \$2,500,000 a una tasa fija anual de 7.83%, a un plazo de 7 años con vencimiento al 7 de abril de 2028 (nota 20 a).	2,500,000	2,500,000	2,500,000
Certificados Bursátiles ligados a la sostenibilidad (clave de pizarra OMA22L) emitidos en el mercado mexicano el 31 de marzo de 2022 por \$1,700,000 a una tasa variable TIIE 28 días ⁽¹⁾ más 14 puntos base a un plazo de 5 años con vencimiento al 25 de marzo de 2027 (nota 20 b).	1,700,000	1,700,000	1,700,000
Certificados Bursátiles ligados a la sostenibilidad (clave de pizarra OMA22-2L) emitidos en el mercado mexicano el 31 de marzo de 2022 por \$2,300,000 a una tasa fija anual de 9.35%, a un plazo de 7 años con vencimiento al 22 de marzo de 2029 (nota 20 b).	2,300,000	2,300,000	2,300,000
Certificados Bursátiles ligados a la sostenibilidad (clave de	640,000	640,000	640,000

Clave de Cotización: OMA Trimestre: 4D Año: 2025 Moneda: MXN

pizarra OMA23L) emitidos en el mercado mexicano el 10 de marzo de 2023 por \$640,000 a una tasa variable TIIE 28 días ⁽¹⁾ más 22 puntos base a un plazo de 3.4 años con vencimiento al 24 de julio de 2026 (nota 20 c).

Certificados Bursátiles ligados a la sostenibilidad (clave de pizarra OMA23-2L) emitidos en el mercado mexicano el 10 de marzo de 2023 por \$2,560,000 a una tasa fija anual de 10.26% a un plazo de 7 años con vencimiento al 1 de marzo de 2030 (nota 20 c).

Certificados Bursátiles a 3 años (clave de pizarra: OMA 25) emitidos en el mercado mexicano el 25 de junio de 2025 por \$820,000 devenga intereses a una tasa variable TIIE de fondeo más 45 puntos base con vencimiento al 23 de junio de 2028.

Certificados bursátiles a 7 años (clave pizarra: OMA 25-2) emitidos en el mercado mexicano por \$1,930,000, devenga intereses a una tasa fija de 9.34%, con vencimiento al 18 de junio de 2032.

	2,560,000	2,560,000	2,560,000
	820,000	-	-
	1,930,000	-	-
Total, deuda a largo plazo	13,450,000	10,700,000	10,700,000
Menos:			
Comisiones y gastos por emisión de obligaciones	(21,641)	(18,120)	(23,292)
	13,428,359	10,681,880	10,676,708
Porción circulante de la deuda a largo plazo	(1,640,000)	-	-
Deuda a largo plazo	\$ 11,788,359	\$ 10,681,880	\$ 10,676,708

(1) La Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio a 28 días "TIIE" al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 fue de 7.3489%, 10.2440% y 11.5035% respectivamente. La TIIE de fondeo al 31 de diciembre de 2025 fue de 7.09%.

Los cambios en la deuda a largo plazo consolidada por los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, fueron como sigue:

	Diciembre 31,		
	2025	2024	2023
	10,681,88		
Saldo inicial de la deuda	\$ 0	\$ 10,676,708	\$ 8,984,336
Incremento en deuda	2,750,000	-	3,200,000
Pago de deuda	-	-	(1,500,000)
Pago de comisiones y otros gastos	(9,845)	-	(10,640)
Amortización de gastos	6,324	5,172	3,012
	13,428,35		
Saldo final de la deuda	\$ 9	\$ 10,681,880	\$ 10,676,708

El vencimiento de la deuda a largo plazo al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, se presenta en la nota 21.

Los certificados bursátiles de largo plazo incluyen ciertas obligaciones de hacer y de no hacer tales como limitaciones en la venta de activos o limitaciones a incurrir gravámenes, así como cláusulas de vencimiento anticipado incluyendo el vencimiento de otras obligaciones en exceso de ciertos umbrales. Al y por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la Entidad cumplió con las obligaciones de hacer y no hacer establecidas en los certificados bursátiles.

Los certificados bursátiles ligados a la sostenibilidad emitidos el 31 de marzo de 2022 y el 10 de marzo de 2023 están sujetos a un objetivo de desempeño de sostenibilidad ("ODS") consistente en una reducción de al menos 58% en el indicador de kilogramos de emisiones alcance 1 y 2 de CO2 equivalentes por pasajero en el año 2025 en comparación con el año de referencia (2018).

En caso de que la Entidad no logre alcanzar el ODS, (i) la tasa de interés de los certificados bursátiles se incrementará en 25 puntos base a partir del 13 de agosto de 2026 en el caso de los certificados bursátiles OMA22L, y a partir del 24 de septiembre de 2026 en el caso de los certificados bursátiles OMA22-2L, hasta el vencimiento de los mismos, y (ii) el monto principal de los certificados bursátiles OMA-23L se incrementará en 0.2% al momento de su vencimiento, y la tasa de interés de los certificados bursátiles OMA23-2L se incrementará en 25 puntos base a partir del 4 de septiembre de 2026 hasta el vencimiento de los mismos. Al 31 de diciembre 2025, el último dato más reciente verificado por un tercero independiente mostraba que el ODS de la Entidad tenía una reducción de -90% con respecto al año de referencia (2018).

Información a revelar sobre impuestos diferidos [bloque de texto]

Al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, los principales conceptos que originan el saldo del activo (pasivo) por ISR diferido son:

	Diciembre 31,		
	2025	2024	2023
Pasivos:			
Provisiones, estimaciones y beneficios a empleados	\$ 43,112	\$ 27,674	\$ 107,768
Inversiones en concesiones aeroportuarias, propiedades, mejoras en bienes arrendados y equipo, neto	(69,172)	(74,618)	(163,345)
Pérdidas fiscales por amortizar ⁽¹⁾	75	75	75
Otros	(1,682)	(1,697)	(2,219)
Total, pasivo	\$ (27,667)	\$ (48,566)	\$ (57,721)
Activos:			
Provisiones, estimaciones y beneficios a empleados	\$ 1,052,385	\$ 905,974	\$ 743,038
Inversiones en concesiones aeroportuarias, propiedades, mejoras en bienes arrendados y equipo, neto	(62,292)	(134,289)	(53,622)
Pérdidas fiscales por amortizar ⁽¹⁾	141,595	157,395	172,185
IMPAC por recuperar ⁽²⁾	-	-	9,486
Otros	(4,191)	(4,188)	(3,666)
Total, activo	\$ 1,127,497	\$ 924,892	\$ 867,421
Impuesto diferido activo, neto	\$ 1,099,830	\$ 876,326	\$ 809,700

(1) Al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la Entidad ha reconocido un activo por impuesto diferido por \$141,670, \$157,470 y \$172,260, respectivamente, correspondientes a las pérdidas fiscales generadas por sus subsidiarias. Todas las subsidiarias de la Entidad esperan beneficiarse de las pérdidas en ejercicios futuros de acuerdo con sus proyecciones de utilidades fiscales y diversas estrategias de operación con repercusiones fiscales favorables.

(2) La Entidad reconoció el IMPAC pagado durante 2002 a 2007 dentro de los impuestos diferidos en 2013 que estima recuperar cumpliendo con ciertos requisitos establecidos en la LISR. Durante el ejercicio 2024 se recuperó el saldo remanente por un monto de \$9,486.

b. Los movimientos del activo y pasivo por ISR diferido en el ejercicio son como sigue:

	Diciembre 31,		
	2025	2024	2023
Saldo inicial impuesto diferido activo, neto	\$ 876,326	\$ 809,700	\$ 700,238
Impuestos diferidos aplicados a resultados	218,461	72,925	127,938
Recuperación de IMPAC	-	(9,486)	(17,829)
Impuestos diferidos aplicados en otros resultados integrales	5,043	3,187	(647)
Impuesto diferido activo, neto	\$ 1,099,830	\$ 876,326	\$ 809,700

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

Segmentos operativos

Los segmentos reportables se determinan sobre la base en la cual la Entidad reporta internamente su información financiera por segmentos a la alta gerencia para la toma las decisiones operativas de la Entidad y sobre las mismas bases contables descritas en la nota 4. La información financiera de las empresas de servicios y la tenedora ha sido combinada e incluida en la columna de "otros".

31 de diciembre de 2025	Ingresos por servicios aeronáuticos	Ingresos por servicios no aeronáuticos	Ingreso por servicios de construcción	Depreciación y amortización	Utilidad de operación	Activos por segmento
Metropolitano						
Monterrey	\$ 5,242,914	\$ 1,031,997	\$ 1,580,990	\$ 310,978	\$ 1,690,922	\$ 14,591,853
Turístico						
Acapulco	261,093	31,793	64,433	50,366	67,590	1,568,898
Mazatlán	700,023	81,827	62,995	27,578	180,428	1,741,901
Zihuatanejo	317,744	39,717	43,570	33,325	82,493	996,716
Regional						
Chihuahua	726,552	101,182	132,290	42,625	244,824	1,759,004
Culiacán	797,748	77,071	97,838	49,245	207,143	2,168,105
Durango	233,720	17,894	29,736	20,297	58,064	655,923
San Luis Potosí	351,900	82,268	45,955	34,614	98,559	1,185,556
Tampico	240,280	28,814	43,662	26,718	62,297	793,311
Torreón	340,115	33,141	23,549	15,207	86,136	624,411
Zacatecas	180,403	15,620	20,073	12,471	57,980	406,366
Fronterizo						
Ciudad Juárez	738,964	84,421	136,442	51,391	225,818	2,361,278
Reynosa	159,341	17,126	31,903	28,589	52,195	873,688
Hotelería:						
Hotel NH T2	—	339,748	—	57,575	100,177	355,807
Hotel Hilton Garden Inn	—	141,945	—	11,824	48,549	183,586
Parque Industrial						
VYNMSA	—	217,904	—	46,407	145,704	1,223,794
Otros	—	6,712,842	—	69,392	8,701,956	31,159,493
Total	10,290,797	9,055,310	2,313,436	888,602	12,110,835	62,649,690
Eliminaciones	(100,077)	(5,595,052)	—	(10,977)	(3,169,836)	(31,712,219)
Consolidado	\$ 10,190,720	\$ 3,460,258	\$ 2,313,436	\$ 877,625	\$ 8,940,999	\$ 30,937,471

	Ingresos por	Ingresos por	Ingreso por	Depreciación	Utilidad	Activos
	servicios	servicios no	servicios de	y	de	por
31 de diciembre de 2024	aeronáuticos	aeronáuticos	construcción	amortización	operación	segmento
Metropolitano						
Monterrey	\$ 4,501,253	\$ 936,723	\$ 1,412,657	\$ 272,079	\$ 1,502,974	\$ 11,699,025
Turístico						
Acapulco	217,608	22,793	33,770	48,330	62,311	1,604,089
Mazatlán	720,754	74,700	93,980	24,449	218,487	1,619,292
Zihuatanejo	278,413	33,677	76,457	24,367	86,280	935,729
Regional						
Chihuahua	657,424	76,798	262,848	34,364	202,178	1,532,746
Culiacán	788,821	75,962	349,946	26,947	239,274	1,928,000
Durango	210,082	16,277	60,909	17,087	62,330	606,772
San Luis Potosí	309,346	62,725	71,414	32,395	102,455	1,083,618
Tampico	211,673	27,321	74,019	23,957	65,635	749,145
Torreón	313,768	31,390	80,868	13,407	95,044	601,685
Zacatecas	150,950	13,670	11,330	11,763	43,188	350,164
Fronterizo						
Ciudad Juárez	696,838	61,636	320,251	40,335	208,856	1,982,146
Reynosa	170,282	16,159	11,742	27,550	51,338	835,746
Hotelería:						
Hotel NH T2	—	329,348	—	57,371	94,758	411,128
Hotel Hilton Garden Inn	—	135,650	—	12,300	45,296	186,096
Parque Industrial						
VYNMSA	—	153,095	—	48,379	78,434	1,118,509
Otros	—	5,939,371	—	52,989	7,984,308	27,372,305
Total	9,227,212	8,007,295	2,860,191	768,069	11,143,146	54,616,195
Eliminaciones	(90,327)	(4,931,414)	(1)	(11,086)	(3,059,934)	(27,383,135)
Consolidado	\$ 9,136,885	\$ 3,075,881	\$ 2,860,190	\$ 756,983	\$ 8,083,212	\$ 27,233,060

	Ingresos por servicios	Ingresos por servicios no	Ingreso por servicios de	Depreciación y	Utilidad de	Activos por	Pa
31 de diciembre de 2023	aeronáuticos	aeronáuticos	construcción	amortización	operación	segmento	seg
Metropolitano	4,254,275						
Monterrey	\$	\$ 833,676	\$ 1,125,682	\$ 225,581	\$ 1,503,933	\$ 10,323,349	\$
Turístico							
Acapulco	326,157	38,184	64,558	48,495	107,762	1,565,723	
Mazatlán	596,145	66,801	114,235	22,941	196,083	1,532,767	
Zihuatanejo	253,766	27,868	78,863	22,150	83,393	913,976	
Regional							
Chihuahua	651,442	66,514	153,019	30,434	212,353	1,366,801	
Culiacán	877,897	74,315	431,568	26,344	281,698	1,689,917	
Durango	194,373	13,853	132,316	12,048	61,587	595,674	
San Luis Potosí	296,570	39,762	116,144	28,799	99,479	1,040,924	
Tampico	206,586	25,573	81,292	20,084	68,667	724,399	
Torreón	288,548	27,073	71,347	12,125	93,315	602,710	
Zacatecas	175,109	13,353	44,982	11,668	55,681	377,824	
Fronterizo							
Ciudad Juárez	719,269	53,050	459,571	19,808	228,434	1,732,844	
Reynosa	175,723	13,111	24,422	26,486	55,852	881,059	
Hotelería:							
Hotel NH T2	—	277,536	—	51,532	77,121	462,707	
Hotel Hilton Garden Inn	—	115,248	—	11,799	34,809	208,732	
Parque Industrial							
VYNMSA	—	91,996	—	41,346	38,901	797,012	
Otros	—	5,793,471	—	40,927	7,902,852	25,352,946	
Total	9,015,860	7,571,384	2,897,999	652,567	11,101,920	50,169,364	
Eliminaciones	(84,203)	(4,943,961)	1	(11,224)	(3,035,011)	(24,931,769)	(
Consolidado	\$ 8,931,657	\$ 2,627,423	\$ 2,898,000	\$ 641,343	\$ 8,066,909	\$ 25,237,595	\$

Información a revelar sobre gastos [bloque de texto]

Costo de servicios

El costo de servicios se integra como sigue:

	Año que terminó el 31 de diciembre de		
	2025	2024	2023
Sueldos y salarios	\$ 389,449	\$ 351,547	\$ 318,660
Mantenimiento	201,850	196,833	183,628
Seguridad y seguros	190,733	172,807	146,018
Servicios públicos (energía eléctrica, limpieza y agua)	237,172	210,893	192,065
Estimación de cuentas incobrables	4,570	17,621	5,767
Materiales y suministros	79,515	75,698	62,658
Arrendamiento de equipo, honorarios y otros	132,759	125,854	150,160
	<u>\$ 1,236,048</u>	<u>\$ 1,151,253</u>	<u>\$ 1,058,956</u>

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

Valor razonable de los instrumentos financieros

Esta nota proporciona información acerca de cómo la Entidad determina los valores razonables de los distintos activos y pasivos financieros. Excepto como se detalla en el siguiente cuadro, la Entidad considera que los importes en libros de los activos y pasivos financieros reconocidos en los estados financieros consolidados se aproximan a sus valores razonables por ser de corto plazo sus vencimientos.

Diciembre 31, 2025		Diciembre 31, 2024		Diciembre 31, 2023	
Valor en libros	Valor razonable	Valor en libros	Valor razonable	Valor en libros	Valor razonable
\$ 13,450,000	\$ 13,507,634	\$ 10,700,000	\$ 10,294,490	\$ 10,700,000	\$ 10,405,840

Jerarquía de valor razonable al 31 de diciembre de 2025				
	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Total
Pasivos financieros:				
Deuda a largo plazo ⁽¹⁾	\$ 13,507,634	\$ -	\$ -	\$ 13,507,634

Jerarquía de valor razonable al 31 de diciembre de 2024				
	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Total
Pasivos financieros:				
Deuda a largo plazo ⁽¹⁾	\$ 10,294,490	\$ -	\$ -	\$ 10,294,490

Jerarquía de valor razonable al 31 de diciembre de 2023				
	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Total
Pasivos financieros:				
Deuda a largo plazo ⁽¹⁾	\$ 10,405,840	\$ -	\$ -	\$ 10,405,840

(1) El valor razonable del pasivo financiero incluido en el nivel 1, corresponde al precio de mercado al 31 de diciembre de los certificados bursátiles que cotizan en la Bolsa Mexicana de Valores.

Información a revelar sobre instrumentos financieros [bloque de texto]

Las principales categorías de los instrumentos financieros, los cuales están valuados a su costo amortizado, son:

		Diciembre 31,		
	Clasificación del riesgo	2025	2024	2023
Activos financieros:				
Efectivo y equivalentes de efectivo y otras inversiones conservadas al vencimiento	Crédito y tasa de interés	\$ 3,098,092	\$ 1,656,365	\$ 2,576,256
Clientes, neto	Crédito y tipo de cambio	2,010,527	1,845,965	1,298,399
Pasivos financieros:				
Deuda a corto y largo plazo	Tasa de interés, tipo de cambio y liquidez	13,428,359	11,281,880	10,676,708
Cuentas por pagar ⁽¹⁾	Liquidez	789,194	610,375	385,503
Intereses por pagar	Liquidez	214,167	239,753	204,843
Arrendamiento corto y largo plazo	Liquidez	158,621	178,990	198,844
Cuentas por pagar a partes relacionadas corto y largo plazo	Liquidez	639,521	570,576	452,933

(1) Este rubro incluye la PTU, cuyo importe es por \$85,388, \$79,574 y \$66,347 al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, respectivamente.

Por el desarrollo de sus actividades la Entidad está expuesta a diversos riesgos de tipo financiero, fundamentalmente como consecuencia de la realización de sus negocios ordinarios y de la deuda contratada para financiar sus actividades operativas.

La función de tesorería corporativa de la Entidad presta servicios a los negocios para coordinar el acceso a los mercados financieros nacionales e internacionales, supervisa y gestiona los riesgos financieros relacionados con las operaciones de la Entidad. Estos riesgos incluyen el riesgo de mercado (riesgo de tasas de interés, tipo de cambio de divisas y precios), riesgo de crédito y de liquidez.

Periódicamente, la administración de la Entidad evalúa la exposición al riesgo y revisa las alternativas para administrar dichos riesgos, supervisando y administrando los riesgos financieros a través de los informes internos de riesgo, los cuales analizan las exposiciones por el grado y la magnitud de los riesgos. El Consejo de Administración establece y vigila las políticas y procedimientos para medir y administrar los riesgos a que está expuesta la Entidad.

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 impuestos a las ganancias [bloque de texto]

Impuestos a la utilidad

La Entidad está sujeta al Impuesto Sobre la Renta ("ISR"), cuya tasa impositiva fue del 30% para 2025, 2024 y 2023 continuará al 30% para años posteriores.

a. Los gastos por impuestos a la utilidad del periodo se integran como sigue:

	Año que terminó el 31 de diciembre de		
	2025	2024	2023
ISR causado	\$ 2,485,134	\$ 2,205,939	\$ 2,167,380
ISR diferido	(218,461)	(72,925)	(127,938)
Gasto por impuestos a la utilidad	\$ 2,266,673	\$ 2,133,014	\$ 2,039,442

b. Al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, los principales conceptos que originan el saldo del activo (pasivo) por ISR diferido son:

	Diciembre 31,		
	2025	2024	2023
Pasivos:			
Provisiones, estimaciones y beneficios a empleados	\$ 43,112	\$ 27,674	\$ 107,768
Inversiones en concesiones aeroportuarias, propiedades, mejoras en bienes arrendados y equipo, neto	(69,172)	(74,618)	(163,345)
Pérdidas fiscales por amortizar ⁽¹⁾	75	75	75
Otros	(1,682)	(1,697)	(2,219)
Total, pasivo	\$ (27,667)	\$ (48,566)	\$ (57,721)
Activos:			
Provisiones, estimaciones y beneficios a empleados	\$ 1,052,385	\$ 905,974	\$ 743,038
Inversiones en concesiones aeroportuarias, propiedades, mejoras en bienes arrendados y equipo, neto	(62,292)	(134,289)	(53,622)
Pérdidas fiscales por amortizar ⁽¹⁾	141,595	157,395	172,185
IMPAC por recuperar ⁽²⁾	-	-	9,486
Otros	(4,191)	(4,188)	(3,666)
Total, activo	\$ 1,127,497	\$ 924,892	\$ 867,421
Impuesto diferido activo, neto	\$ 1,099,830	\$ 876,326	\$ 809,700

(1) Al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la Entidad ha reconocido un activo por impuesto diferido por \$141,670, \$157,470 y \$172,260, respectivamente, correspondientes a las pérdidas fiscales generadas por sus subsidiarias. Todas las subsidiarias de la Entidad esperan beneficiarse de las pérdidas en ejercicios futuros de acuerdo con sus proyecciones de utilidades fiscales y diversas estrategias de operación con repercusiones fiscales favorables.

(2) La Entidad reconoció el IMPAC pagado durante 2002 a 2007 dentro de los impuestos diferidos en 2013 que estima recuperar cumpliendo con ciertos requisitos establecidos en la LISR. Durante el ejercicio 2024 se recuperó el saldo remanente por un monto de \$9,486.

c. Los movimientos del activo y pasivo por ISR diferido en el ejercicio son como sigue:

	Diciembre 31,		
	2025	2024	2023
Saldo inicial impuesto diferido activo, neto	\$ 876,326	\$ 809,700	\$ 700,238
Impuestos diferidos aplicados a resultados	218,461	72,925	127,938
Recuperación de IMPAC	-	(9,486)	(17,829)
Impuestos diferidos aplicados en otros resultados integrales	5,043	3,187	(647)
Impuesto diferido activo, neto	\$ 1,099,830	\$ 876,326	\$ 809,700

d. La conciliación de la tasa legal del ISR con la tasa efectiva, expresadas como un porcentaje de la utilidad antes de impuestos a la utilidad es como sigue:

	Año que terminó el 31 de diciembre de					
	2025		2024		2023	
	Importe	Tasa%	Importe	Tasa %	Importe	Tasa %
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	\$ 7,631,961		\$ 7,069,238		\$ 7,059,868	
ISR causado	2,485,134		2,205,939		2,167,380	
ISR diferido	(218,461)		(72,925)		(127,938)	
Gasto por impuestos a la utilidad y tasa efectiva	\$ 2,266,673	29.70 %	\$ 2,133,014	30.17 %	\$ 2,039,442	28.89 %
Más efecto de diferencias permanentes, principalmente ingresos no acumulables, gastos no deducibles, y efectos de la inflación para efectos fiscales	22,915	0.30 %	(12,243)	(0.17) %	78,518	1.11 %
Tasa legal	\$ 2,289,588	30.0 0 %	\$ 2,120,771	30.00 %	\$ 2,117,960	30.00 %

e. Cada concesión aeroportuaria ha recibido la aprobación de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público para amortizar las pérdidas fiscales hasta que las mismas se agoten, se termine el plazo de vigencia de la concesión o se liquiden las concesiones. Los años de origen y sus montos actualizados al 31 de diciembre de 2025 son:

Año de origen	Pérdidas amortizables
2003	\$126,307
2004	170,307
2005	1,837
2007	3,348
2008	5,883
2018	7,258
2019	7,601
2020	29,551
2021	26,572
	\$ 378,664

f. Adicional a las pérdidas fiscales por amortizar anteriores de las concesionarias aeroportuarias, se tienen pérdidas fiscales de otras subsidiarias por un importe de \$93,711 y su período de vigencia es de 10 años conforme a la Ley de ISR y cuyo vencimiento será entre 2026 y 2035.

g. En el ejercicio 2025, 2024 y 2023, la Entidad amortizó pérdidas fiscales de ejercicios anteriores por un monto de \$79,482, \$86,885 y \$199,537, respectivamente.

h. Los saldos de las cuentas fiscales del capital contable al 31 de diciembre son:

	Diciembre 31,		
	2025	2024	2023
Cuenta de capital de aportación	\$ 6,050,158	\$ 5,834,852	\$ 5,599,129
Cuenta de utilidad fiscal neta	4,884,024	3,778,145	2,974,281
Total	\$ 10,934,182	\$ 9,612,997	\$ 8,573,410

i. Los dividendos pagados, provenientes de utilidades generadas a partir del 1 de enero de 2014, a personas físicas residentes en México y a residentes en el extranjero, pudieran estar sujetos a un ISR adicional de hasta el 10%, el cual deberá ser retenido por la Entidad.

Información a revelar sobre capital social [bloque de texto]

Capital contable

a. El capital social pagado y suscrito al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, está representado por acciones ordinarias, nominativas y sin expresión de valor nominal y se integra como sigue:

	Número de acciones	Capital social aportado
Capital fijo:		
Serie B clase I	340,345,556	\$ 262,447
Serie BB clase I	49,766,000	38,375
Recompra de acciones	(3,942,131)	(3,040)
	386,169,425	\$ 297,782

- b. En Asambleas Generales Ordinarias de Accionistas celebradas el 25 de abril de 2025, 26 de abril de 2024 y 24 de abril de 2023, se acordó la aprobación y aplicación de los resultados por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, respectivamente.
- c. En Asamblea General Anual Ordinaria de Accionistas celebrada el día 25 de abril de 2025 se aprobó el pago de un dividendo en efectivo a los accionistas por \$4,500,000 a razón de Ps.5.767581004 por acción, en dos exhibiciones: la primera por \$2,250,000 pagada el 26 de mayo de 2025 y la segunda por el mismo monto a liquidarse el 27 de noviembre de 2025.
- d. En Asamblea General Anual Ordinaria de Accionistas celebrada el día 26 de abril de 2024 se aprobó el pago de un dividendo en efectivo a los accionistas por \$4,250,000 a razón de Ps.5.447158938 por acción, en dos exhibiciones: la primera por \$2,125,000 a liquidarse el 31 de mayo de 2024 y la segunda por el mismo monto a liquidarse el 30 de noviembre de 2024.
- e. En resoluciones adoptadas en la Asamblea General Ordinaria de Accionistas de la Entidad celebrada el 13 de febrero de 2023, el Consejo de Administración ejerciendo las facultades conferidas por la Asamblea, determinó el pago de un dividendo por la cantidad de \$1,450,000, pagados el 2 de marzo de 2023 en una sola exhibición a razón de Ps.3.716885536 por acción.
- f. En Asamblea General Anual Ordinaria de Accionistas celebrada el día 21 de abril de 2023 se aprobó el pago de un dividendo en efectivo a los accionistas por \$2,300,000 en dos exhibiciones: la primera por \$1,800,000 a razón de Ps.4.614064804 por acción a liquidarse el 22 de junio de 2023 y la segunda por \$500,000 a razón de Ps.1.281684668 por acción a liquidarse el 20 de septiembre de 2023.
- g. La distribución del capital contable, excepto por los importes actualizados del capital social aportado y de las utilidades retenidas fiscales, causará el impuesto sobre la renta sobre dividendos a cargo de la Entidad a la tasa vigente al momento de la distribución. El impuesto que se pague por dicha distribución se podrá acreditar contra el impuesto sobre la renta del ejercicio en el que se pague el impuesto sobre dividendos y en los dos ejercicios inmediatos siguientes, contra el impuesto del ejercicio y los pagos provisionales de los mismos.
- h. Los resultados acumulados incluyen la reserva legal. En México de acuerdo con la Ley General de Sociedades Mercantiles, de las utilidades netas del ejercicio debe separarse un 5% como mínimo para integrar la reserva legal, hasta que su monto represente el 20% del capital social a valor nominal. La reserva legal puede capitalizarse, sin embargo, no debe repartirse a menos que se disuelva la sociedad, y debe ser reconstituida cuando disminuya por cualquier motivo. Al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 su importe asciende a \$59,556.

Información a revelar sobre arrendamientos [bloque de texto]

Como arrendatario:

Los contratos de arrendamiento que ha contratado la Entidad son como sigue:

La Entidad adquirió en octubre de 2008 las acciones de Consorcio Grupo Hotelero T2, S. A. de C. V., derivado de esta adquisición asumió los compromisos establecidos en el contrato de arrendamiento firmado con el AICM por un período de 20 años, para llevar a cabo la construcción, acondicionamiento y operación de un hotel y la explotación de áreas comerciales en la Terminal 2 del AICM. Se estableció como monto de renta un ingreso mínimo garantizado (IMG), cuyo monto actualizado a 2025 fue de \$ 40,544 anuales, o una participación del 18% de los ingresos totales obtenidos, lo que sea mayor. El IMG se ajustará anualmente con base en el Índice Nacional de Precios al Consumidor (INPC). Ver nota 28.

a) A continuación, se presenta nota un resumen de los activos por derecho de uso:

Costo o valuación	Inmuebles	Otros	Total
Saldo al 1o. de enero de 2023	\$ 253,595	\$ 41,044	\$ 294,639
Remediciones	17,994	8,316	26,310
Disminuciones	(3,251)	(1,330)	(4,581)
Saldo al 31 de diciembre de 2023	268,338	48,030	316,368
	9,781	10,264	20,045
Remediciones	-	(2,358)	(2,358)
Disminuciones	-	-	-
Saldo al 31 de diciembre de 2024	278,119	55,936	334,055
	5,541	26,598	32,139
Remediciones	-	-	-
Disminuciones	-	(315)	(315)
Saldo al 31 de diciembre 2025	\$ 283,660	\$ 82,219	\$ 365,879

Depreciación acumulada			
Saldo al 1o. de enero de 2023	\$ (101,110)	\$ (28,525)	\$ (129,635)
Depreciación del año	(33,447)	(7,654)	(41,101)
Disminuciones	2,471	1,339	3,810
Saldo al 31 de diciembre de 2023	(132,086)	(34,840)	(166,926)
Depreciación del año	(33,053)	(8,537)	(41,590)
Disminuciones	-	760	760
Saldo al 31 de diciembre de 2024	(165,139)	(42,617)	(207,756)
Depreciación del año	(45,241)	(165)	(45,406)
Disminuciones	-	339	339
Saldo al 31 de diciembre de 2025	\$ (210,380)	\$ (42,443)	\$ (252,823)

b) Se presenta un resumen de los montos reconocidos en el estado de resultados:

	2025	2024	2023
Gasto por depreciación del activo por derechos de uso	\$ 47,263	\$ 41,590	\$ 41,597
Gasto por interés en los pasivos por arrendamiento	22,897	23,261	28,847

c) A continuación, se presenta un resumen del pasivo por arrendamiento:

Análisis de madurez:	2025	2024	2023
Hasta 1 año	\$ 49,113	\$ 19,022	\$ 43,535
Más de 1 año hasta 3 años	109,508	127,927	43,751
Mayor a 3 años hasta su vencimiento	-	32,041	105,893
Total	\$ 158,621	\$ 178,990	\$ 193,179

La Entidad no enfrenta un riesgo de liquidez significativo respecto a sus pasivos por arrendamiento. Los pasivos por arrendamiento se monitorean a través de la tesorería de la Entidad.

d) Por el año terminado el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, el total de las salidas de efectivo por concepto de arrendamientos asciende a \$70,501, \$63,034 y \$58,780 (excluyendo los conceptos erogados en exceso del IMG como participación variable), respectivamente.

Como arrendador:

Ingresos por arrendamientos

Corresponden principalmente a los contratos de arrendamiento celebrados por la Entidad por locales y espacios en los aeropuertos, los cuales se basan en una renta mensual, la cual generalmente se incrementa cada año con base en el INPC, y/o el valor más alto entre una renta mensual mínima garantizada (también ajustada anualmente por el INPC) y un porcentaje de los ingresos mensuales del arrendatario.

Al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, las rentas futuras comprometidas son como sigue:

	Año que terminó el 31 de diciembre de		
	2025	2024	2023
Plazo:			
1 año o menos	\$ 424,072	\$ 765,919	\$ 668,636
Entre 1 y 5 años	889,748	1,685,744	738,435
Más de 5 años	360,837	663,232	369,289
Total	\$ 1,674,657	\$ 3,114,895	\$ 1,776,360

Las rentas mínimas de la tabla anterior no incluyen las rentas contingentes ni los incrementos por INPC o el aumento que se basa en un porcentaje de los ingresos mensuales del arrendatario.

Los ingresos por rentas contingentes registradas como ingresos durante los años que terminaron el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 fueron \$495,886, \$448,863 y \$414,934, respectivamente.

Los ingresos por arrendamientos operativos devengados se detallan en la nota 26.

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

Riesgo de liquidez

Administración del riesgo de liquidez – Este riesgo se origina por los desfases temporales entre las necesidades de fondos para hacer frente a los compromisos de inversiones en negocios, vencimientos de deudas, necesidades de circulante, etc. y los orígenes de fondos provenientes de recursos generados por la actividad ordinaria de la Entidad y financiación bancaria en sus distintas modalidades. Asimismo, diferentes factores económicos o de la industria, como crisis financieras o la suspensión de operaciones de alguna aerolínea podrían afectar el flujo de efectivo de la empresa. El objetivo de la Entidad en la gestión de este riesgo es mantener un equilibrio entre la flexibilidad, plazo y condiciones de las facilidades crediticias contratadas en función de las necesidades de fondos previstas a corto, mediano y largo plazo. En este sentido, destaca el uso de la financiación de deuda a largo plazo tal como se describe en la nota 15. El Comité Ejecutivo de la Entidad es quien tiene la responsabilidad final por la gestión de liquidez. Dicho Comité ha establecido un marco de trabajo apropiado para la gestión de liquidez.

La Entidad administra el riesgo de liquidez manteniendo reservas, facilidades financieras y de préstamos adecuadas, monitoreando continuamente los flujos de efectivo proyectados y reales y conciliando los perfiles de vencimiento de los activos y pasivos financieros. Adicionalmente, como se menciona en la nota 14, la Entidad tiene líneas de crédito no comprometidas disponibles para capital de trabajo.

Las siguientes tablas detallan los vencimientos contractuales restantes de la Entidad para sus pasivos financieros con períodos de reembolso acordados. Las tablas han sido diseñadas con base en los flujos de efectivo proyectados no descontados de los pasivos financieros con base en la fecha en la cual la Entidad deberá hacer los pagos.

Las tablas incluyen los flujos de efectivo de intereses proyectados, como los desembolsos de capital de la deuda financiera incluidos en el estado consolidado de situación financiera. En la medida en que los intereses sean a la tasa variable, el importe no descontado se deriva de las curvas en la tasa de interés al final del período de reporte. El vencimiento contractual se basa en la fecha en la cual la Entidad deberá hacer el pago.

Al 31 de diciembre de 2025		2026	2027-2028	2029-2032	Total
Deuda a largo plazo	\$	1,640,000	\$ 5,020,000	\$ 6,790,000	\$ 13,450,000
Intereses ⁽¹⁾		1,119,459	1,763,492	1,145,009	4,027,960
Cuentas por pagar		789,194	-	-	789,194
Intereses por pagar		214,167	-	-	214,167
Pasivo por arrendamiento ⁽²⁾		49,113	109,508	-	158,621
Cuentas por pagar a partes relacionadas		465,571	173,950	-	639,521
Total	\$	4,277,504	\$ 7,066,950	\$ 7,935,009	\$ 19,279,463

Al 31 de diciembre de 2024	2025	2026-2027	2028-2030	Total
Deuda a largo plazo	\$ -	\$ 3,340,000	\$ 7,360,000	\$ 10,700,000
Intereses ⁽¹⁾	1,040,226	1,641,749	1,089,058	3,771,033
Deuda a corto plazo	600,000			600,000
Cuentas por pagar	610,375	-	-	610,375
Intereses por pagar	239,753	-	-	239,753
Pasivo por arrendamiento ⁽²⁾	19,022	159,968	-	178,990
Cuentas por pagar a partes relacionadas	350,076	220,500	-	570,576
Total	\$ 2,859,452	\$ 5,362,217	\$ 8,449,058	\$ 16,670,727

Al 31 de diciembre de 2023	2024	2025-2027	2028-2030	Total
Deuda a largo plazo	\$ -	\$ 3,340,000	\$ 7,360,000	\$ 10,700,000
Intereses ⁽¹⁾	1,050,856	2,577,708	1,089,058	4,717,622
Cuentas por pagar	385,503	-	-	385,503
Intereses por pagar	204,843	-	-	204,843
Pasivo por arrendamiento ⁽²⁾	44,928	153,916	-	198,844
Cuentas por pagar a partes relacionadas	452,933	-	-	452,933
Total	\$ 2,139,063	\$ 6,071,624	\$ 8,449,058	\$ 16,659,745

(1) Los intereses proyectados se determinaron, en el caso de obligaciones con tasa variable, en base a los tipos de interés a plazo (TIIE).

(2) El efecto de dinero en el tiempo de otros pasivos financieros es poco relevante por lo que se presentan a valor presente.

Los importes incluidos en la deuda con instituciones de crédito incluyen instrumentos a tasa de interés fija y variable. Los pasivos financieros a tasa de interés variable están sujetos a cambio, si los cambios en las tasas de interés variable difieren de aquellos estimados de tasas de interés determinados al final del período de reporte se presenta a valor razonable.

La Entidad espera cumplir sus obligaciones con los flujos de efectivo de las operaciones y recursos que se reciben del vencimiento de activos financieros. Adicionalmente, la Entidad tiene acceso a líneas de crédito revolventes con instituciones bancarias.

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

Riesgo de mercado

Administración del riesgo de tasa de interés – El riesgo de tasa de interés se genera por las variaciones en los flujos futuros de efectivo de la deuda a largo plazo contratada a tasa de interés variable como consecuencia de las oscilaciones en las tasas de interés de mercado. El objetivo de la gestión de este riesgo es amortiguar los impactos en el costo de la deuda motivados por las fluctuaciones de dichas tasas de interés.

El porcentaje de la deuda total a largo plazo a tasa de interés fija y variable al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, se integra como sigue:

	2025	Diciembre 31, 2024	2023
Deuda a largo plazo	\$ 13,450,000	\$ 10,700,000	\$ 10,700,000
% deuda a tasa fija	69.1%	68.8%	68.8%
% deuda a tasa variable ⁽¹⁾	30.9%	31.2%	31.2%

(1) La deuda a largo plazo contratada durante 2025, 2024 y 2023 tiene tasa de referencia TIIE a 28 días.

La proporción de deuda a largo plazo que causa interés a tasa variable expone a la Entidad al riesgo de interés como consecuencia de las oscilaciones en las tasas de interés de mercado. La exposición al riesgo radica principalmente en las variaciones que pudieran darse en la tasa de interés de referencia usada.

El riesgo es administrado por la Entidad monitoreando constantemente la evolución de dichas tasas de interés. Durante el año la tendencia de la TIIE a 28 días ha sido a la baja. La TIIE a 28 días estuvo en su nivel más alto el 3 de enero de 2025 (10.4791%) y su nivel más bajo el 22 de diciembre de 2025 (7.2584%). Por lo anterior, si las tasas se incrementan de forma significativa, la Entidad podría evaluar la adquisición de algún instrumento de cobertura para mitigar el riesgo en dichas tasas de interés.

Análisis de sensibilidad para tasas de interés – Los siguientes análisis de sensibilidad se basan en el supuesto de un movimiento desfavorable de puntos base en las tasas de interés, en las cantidades indicadas, aplicables a cada categoría de pasivos financieros a tasa variable. La Entidad determina su sensibilidad aplicando la tasa de interés hipotética (tasa de referencia incrementada al porcentaje especificado más la sobretasa) a cada categoría de pasivos financieros que causa interés a tasa variable.

Al 31 de diciembre de 2025, la Entidad registró deuda a largo plazo pendiente de pago que causa intereses a tasa variable por \$4,160,000 y al 31 de diciembre de 2024 y 2023 \$3,340,000, (nota 15 para conocer por instrumento de financiamiento los saldos insolutos y las tasas de interés pagadas).

Un cambio hipotético, instantáneo y desfavorable del 10% en la tasa de interés TIIE a 28 días, aplicable en la deuda pendiente de pago a tasa variable, habría dado como resultado un gasto de financiamiento adicional de aproximadamente \$30,571, \$38,660 y \$37,180 por 2025, 2024 y 2023, respectivamente.

Administración del riesgo cambiario – La Entidad lleva a cabo transacciones en moneda extranjera; y, en consecuencia, tiene exposición a fluctuaciones cambiarias, las cuales son manejadas dentro de los parámetros de las políticas aprobadas. El principal riesgo respecto al tipo de cambio implica cambios en el valor del peso mexicano con relación al dólar.

Históricamente, una parte de los ingresos generados por nuestros aeropuertos (principalmente derivados de la Tarifa de Uso de Aeropuertos (TUA) cobrada a los pasajeros internacionales) están ligados a dólares, aunque dichos ingresos son facturados en pesos con base en el tipo de cambio promedio del mes anterior. El 16.58%, 15.71% y 14.59%, de los ingresos consolidados (excluyendo de los ingresos por servicios de construcción) de la Entidad, fueron provenientes del ingreso por TUA a pasajeros internacionales en los años 2025, 2024 y 2023, respectivamente. Sustancialmente, todos los demás ingresos, costos y gastos de la Entidad están denominados en pesos. Con base en una apreciación del 10% del peso frente al dólar, la Entidad considera que sus ingresos se habrían disminuido en \$226,277, \$191,837 y \$168,680 en 2025, 2024 y 2023, respectivamente.

Una apreciación del peso mexicano frente al dólar reduciría los ingresos y las obligaciones en dólares al expresarse en pesos. Mientras que una depreciación del peso frente al dólar aumentaría los ingresos y las obligaciones de la Entidad en virtud de acuerdos de ingresos y deuda expresados en pesos.

Por el año que terminó el 31 de diciembre de 2025, el peso tuvo una apreciación frente al dólar del 13.40%, con relación al tipo de cambio vigente al cierre del año 2024.

Análisis de sensibilidad de monedas extranjeras – Los siguientes análisis de sensibilidad asumen una fluctuación instantánea y desfavorable en los tipos de cambio en que están expresados todos los pasivos monetarios denominados en moneda extranjera de la Entidad. La sensibilidad se determina aplicando la variación hipotética en el tipo de cambio al final del período que se informa.

Al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, un cambio hipotético, instantáneo y desfavorable de 10% en el tipo de cambio del peso frente al dólar, aplicable en nuestras posiciones activas (pasivas) netas por US\$12,966, US\$18,193 y US\$16,033, respectivamente, habría dado como resultado una pérdida cambiaria estimada de \$(23,340), \$(37,817) y (27,076), al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 respectivamente.

Los valores en libros de los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera al final del período de reporte son los siguientes (cifras en miles):

Moneda	Pasivos			Activos		
	Diciembre 31,			Diciembre 31		
	2025	2024	2023	2025	2024	2023
Dólares	(8,141 U.S.			U.S.		
estadounidenses	U.S.\$)	\$ (5,186)	U.S.\$ (3,832)	\$ 21,107	U.S.\$ 23,379	U.S.\$ 19,835

Las operaciones en miles de dólares estadounidenses por los años que terminaron el 31 diciembre de 2025, 2024 y 2023, fueron como sigue:

		Diciembre 31,		
		2025	2024	2023
Ingresos	U.S.\$	19,681	U.S.\$ 14,733	U.S.\$ 9,745
Gastos:				
Asistencia técnica	U.S.\$	5,300	U.S.\$ 4,807	U.S.\$ 4,010
Seguros		1,789	6,873	118
Compra de maquinaria y mantenimiento		24,198	25,707	22,717
Software		2,823	3,545	2,181
Servicios profesionales, cuotas y suscripciones		1,081	2,137	4,353
Otros		2,361	11,747	61,636

Los tipos de cambio vigentes a la fecha de los estados financieros fueron los siguientes:

		Diciembre 31,		
		2025	2024	2023
Tipo de cambio del dólar estadounidense				
Interbancario	\$	18.0012	\$ 20.7862	\$ 16.9190

Al 31 de marzo del 2026, fecha de emisión de los estados financieros consolidados, el tipo de cambio interbancario era de \$18.1033.

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

Otras cuentas por cobrar y pagos anticipados

Las otras cuentas por cobrar y pagos anticipados se integran como sigue:

		Diciembre 31,		
		2025	2024	2023
Pagos anticipados	\$	70,786	\$ 73,529	\$ 37,608
Depósitos en garantía		8,065	7,816	6,806
Otros		9,029	10,746	3,651
	\$	87,880	\$ 92,091	\$ 48,065

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

Las propiedades, mejoras en bienes arrendados y equipo se integran como sigue:

		Diciembre 31,		
		2025	2024	2023
Valor neto en libros:				
Terrenos	\$	1,426,363	\$ 1,426,363	\$ 1,426,363
Mejoras en bienes arrendados		1,269,682	1,368,967	997,063
Maquinaria y equipo		31,521	29,687	31,231
Mobiliario y equipo		40,799	44,174	50,384
Equipo de transporte		609	513	660
Equipo de cómputo		8,167	6,468	4,590
Construcciones en proceso de mejoras en bienes arrendados		264,584	236,368	342,383
	\$	3,041,725	\$ 3,112,540	\$ 2,852,674

Costo	Terrenos	Mejoras en bienes arrendados	Maquinaria y equipo	Mobiliario y equipo	Equipo de transporte	Equipo de cómputo	Construcciones en proceso de mejoras en bienes arrendados	Total
Saldos al 1 de enero de 2023	\$ 1,426,363	\$ 1,382,246	\$ 210,537	\$ 201,353	\$ 18,259	\$ 76,269	\$ 131,843	\$ 3,446,870
		1,716	2,283	12,081	668	1,233	300,813	
Adquisiciones	-							318,794
Ventas				(57)				(57)
	-	-	-	)	-	-	-	
Traspasos	-	182,626	-	-	-	-	(182,626)	-
		(7,747)		(56)				
Otros								84,55
	-		-		-	-	92,353	0
Saldos al 31 de diciembre de 2023	1,426,363	1,558,841	212,820	213,321	18,927	77,502	342,383	3,850,157
Adquisiciones	-	3,562	4,033	4,532	-	3722	366,850	382,699
Reclasificación a cargos diferidos	-	-	-	-	-	-	(32,474)	(32,474)
Traspasos	-	481,004	178	424	-	940	(485,938)	(3,392)
Otros	-	(7,350)	-	-	-	-	45,547	38,197
Saldo al 31 de diciembre de 2024	1,426,363	2,036,057	217,031	218,277	18,927	82,164	236,368	4,235,187
Adquisiciones	-	9,443	4,746	6,732	280	4,670	171,178	197,049
Traspaso a mejoras	-	(31)	-	(23)	-	(74)	(5,032)	(5,160)
Otros (1)	-	-	-	-	-	-	(137,930)	(137,930)
Saldo al 31 de diciembre de 2025	\$ 1,426,363	\$ 2,045,469	\$ 221,777	\$ 224,986	\$ 19,207	\$ 86,760	\$ 264,584	\$ 4,289,146

Depreciación acumulada	Mejoras en bienes arrendados	Maquinaria y equipo	Mobiliario y equipo	Equipo de transporte	Equipo de cómputo	Construcciones en proceso de mejoras en bienes arrendados	Total
Saldos al 1 de enero de 2023	\$ (471,934)	(169,240)	\$ (151,247)	\$ (18,221)	\$ (70,133)	\$ -	\$ (880,775)
		(12,349)	(11,794)		(2,824)		(116,857)
Depreciación del período	(89,844)						
				(46)		-	
Otros	-	-	60	-	45	-	105
Ventas	-	-	44	-	-	-	44

Saldos al 31 de diciembre de 2023	(561,778)	(181,589)	(162,937)	(18,267)	(72,912)	-	(997,483)
Depreciación del período	(105,312)	(5,755)	(11,166)	(147)	(2,784)	-	(125,164)
Saldo al 31 de diciembre de 2024	(667,090)	(187,344)	(174,103)	(18,414)	(75,696)	-	(1,122,647)
Depreciación del período	(108,697)	(2,914)	(10,085)	(183)	(2,965)	-	(124,844)
Otros	-	2	1	(1)	68	-	70
Saldo al 31 de diciembre de 2025	\$ (775,787)	\$ (190,256)	\$ (184,187)	\$ (18,598)	\$ (78,593)	\$ -	\$ (1,247,421)

- 1) El 24 y 25 de octubre de 2023, el huracán OTIS de categoría 5, tocó tierra en la Ciudad de Acapulco, lo que resultó en el cierre temporal del Aeropuerto de Acapulco. Al cierre de 2024 fueron reconocidos en los estados financieros consolidados de la Entidad, en el rubro de "Propiedades, mejoras en bienes arrendados y equipo, neto" la cantidad de \$137,930, correspondiente a las inversiones erogadas en la recuperación del aeropuerto posterior a OTIS. Durante 2025 se recibió una indemnización por parte de los seguros contratados por la Entidad de \$82,011 y se reconoció como inversión en la concesión un monto de \$55,919.

Información a revelar sobre provisiones [bloque de texto]

Provisión de mantenimiento mayor

La Entidad está obligada a realizar actividades de mantenimiento mayor en sus aeropuertos y reconoce una provisión al originarse la obligación correspondiente; el importe reconocido es la mejor estimación, a la fecha de los estados financieros consolidados adjuntos, del valor actual del desembolso futuro necesario para liquidar la obligación. Por los ejercicios 2023 y 2024 se utilizó una tasa de descuento del 10.99% y, a partir del 2025, se utiliza un vector de tasas a descontar con un rango entre 7.64% a 9.53% y abarca los años del 2025 al 2035.

Al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la provisión de mantenimiento mayor de la Entidad se integra como sigue:

	Diciembre 31, 2024	Adiciones	Aplicaciones	Corto plazo	Largo plazo
Mantenimiento mayor de bienes concesionados	\$ 2,284,163	\$ 592,485 ⁽¹⁾	\$ (203,860)	\$ 593,267	\$ 2,079,521

	Diciembre 31, 2023	Adiciones	Aplicaciones	Corto plazo	Largo plazo
Mantenimiento mayor de bienes concesionados	\$ 2,119,281	\$ 389,112 ⁽¹⁾	\$ (224,230)	\$ 555,498	\$ 1,728,665

	Diciembre 31, 2022	Adiciones	Aplicaciones	Corto plazo	Largo plazo
Mantenimiento mayor de bienes concesionados	\$ 1,990,718	\$ 550,085 ⁽¹⁾	\$ (421,522)	\$ 629,683	\$ 1,489,598

- (1) Incluye \$244,200, \$160,439 y \$201,688 reconocidos como costo por intereses en el estado consolidado de resultados por efecto acumulado de valuación a valor presente al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, respectivamente.

La provisión de mantenimiento mayor al 31 de diciembre de 2025 refleja la aprobación en diciembre 2025 del Programa Maestro de Desarrollo para el período 2026-2030.

Información a revelar sobre partes relacionadas [bloque de texto]

Saldos y transacciones con partes relacionadas

a. Los anticipos por obras a partes relacionadas se integran como sigue:

	Diciembre 31,		
	2025	2024	2023
VCD Construcción y Desarrollo, S.A.P.I. de C. V.	\$ 3,331	\$ 2,952	\$ 2,899
MVD 1994 Real State Construction. S.R.L. de C.V.	12,500	16,136	11,466
VCD Inmobiliaria y Construcción, S. A. P. I. de C. V.	921	1,188	29,308
Cobra Soluciones y Movilidad, S.A. de C.V.	28,090	-	-
	<u>\$ 44,842</u>	<u>\$ 20,276</u>	<u>\$ 43,673</u>

b. Las cuentas por pagar a partes relacionadas a corto y largo plazo se integran como sigue:

Cuentas por pagar a corto plazo:	Diciembre 31,		
	2025	2024	2023
Servicios de Tecnología Aeroportuaria, S.A. de C.V.	\$ 179,461	\$ 183,539	\$ 186,971
Operadora Nacional Hispana, S.A. de C.V.	4,207	2,942	5,906
VCD Construcción y Desarrollo, S.A.P.I. de C.V.	7,781	2,895	2,767
GGA Capital, S.A.P.I. de C.V. ⁽¹⁾	247,893	149,695	247,695
VCD Inmobiliaria y Construcción, S. A. P. I. de C. V.	1,071	5,740	819
Grupo Hotelero Santa Fe, S. A. de C. V.	842	1,019	635
VINCI Airports	322		
VINCI Mobility	270		
MVD 1994 Real Estate Construction, S.R.L. de C.V.	23,724	4,246	8,140
	<u>\$ 465,571</u>	<u>\$ 350,076</u>	<u>\$ 452,933</u>

Cuentas por pagar a largo plazo:	Diciembre 31,		
	2025	2024	2023
GGA Capital, S.A.P.I. de C.V. ⁽²⁾	\$ 173,950	\$ 220,500	\$ -

- (1) El saldo por pagar a GGA Capital, S.A.P.I. de C.V. por \$247,893, \$149,695 y \$247,695 corresponde a préstamos por pagar de OMA VYNMSA Aeroindustrial Park S.A. de C.V. al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, respectivamente. Los préstamos generaron intereses a una tasa de TIIE a 91 días más 3.20 puntos porcentuales, la tasa de interés fue de 10.44%, 10.6327% y 15.725%, respectivamente.
- (2) El saldo por pagar a largo plazo con GGA Capital, S.A.P.I. de C.V. por \$173,950 y \$220,500, corresponde a préstamo por pagar de OMA VYNMSA Aeroindustrial Park S.A. de C.V. al 31 de diciembre de 2025 y 2024, respectivamente. El préstamo generó intereses a una tasa de TIIE a 91 días más 3.20 puntos porcentuales, la tasa de interés fue de 10.44%.

c. Las principales transacciones con partes relacionadas efectuadas en el curso normal de sus operaciones fueron como sigue:

	Año que terminó el 31 de diciembre de		
	2025	2024	2023
Inversiones de capital:			
Naves industriales	\$ 74,026	\$ 311,317	\$ 130,079
Gastos:			
Pagos de asistencia técnica recibida	261,099	235,499	237,896
Servicios administrativos	68,235	66,108	50,300
Mejoras a bienes concesionados:			
Edificio terminal	-	304	-

Las remuneraciones a los consejeros y funcionarios que conforman el Consejo de Administración, Comité de Auditoría, Comité de Prácticas Societarias, Finanzas, Planeación y Sustentabilidad fueron de \$5,379, \$4,376 y \$6,974 por 2025, 2024 y 2023, respectivamente.

Beneficios a los empleados – Los beneficios a empleados otorgados al personal gerencial clave de la Entidad, fueron beneficios a corto plazo por \$107,506, \$103,531 y \$101,166 en 2025, 2024 y 2023, respectivamente.

Asistencia técnica – El 14 de diciembre de 2020, se suscribió un Tercer Convenio Modificatorio al Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología con SETA con vigencia al 31 de diciembre de 2021 y renovaciones anuales automáticas a partir de 2022.

La contraprestación anual por este concepto corresponde a lo que sea mayor entre US\$3,766 (miles) actualizados anualmente de acuerdo con el índice Nacional de Precios al Consumidor de Estados Unidos de América o el 3% de la UAFIDA consolidada antes de asistencia técnica.

Para efectos de este cálculo, la UAFIDA consolidada antes de asistencia técnica considera exclusivamente las concesiones aeroportuarias y las empresas que proveen directa o indirectamente el servicio de empleados a los aeropuertos. En 2025, 2024 y 2023 la parte variable de la contraprestación por este concepto fue mayor a la parte fija de US\$4,264 (miles) US\$4,144 (miles) y US\$4,009 (miles), respectivamente.

De conformidad con los estatutos de la Entidad, SETA (tenedora de las acciones Serie "BB" de GACN) está facultada para nombrar y destituir al director general, al director de finanzas, al director de operaciones y al director comercial de la Entidad, a elegir tres

miembros del Consejo de Administración y vetar ciertas acciones que requieren la aprobación de los accionistas de la Entidad (incluyendo el pago de dividendos y las relacionadas a su derecho de nombrar a ciertos miembros de la alta dirección). En caso de terminación del contrato de asistencia técnica, las acciones Serie "BB" se convertirán en acciones Serie "B", dando como resultado la terminación de las facultades antes mencionadas.

Si en cualquier momento después del 14 de junio de 2015 SETA tuviera menos del 7.65% de acciones Serie "BB" del capital social de la GACN, dichas acciones deberán convertirse en acciones Serie "B", con lo cual SETA perdería todos sus derechos especiales. En tanto SETA retenga cuando menos el 7.65% del capital social de GACN en acciones Serie "BB" todos sus derechos especiales prevalecerán vigentes.

Al 31 de diciembre de 2025 SETA posee el 12.9% de las acciones en circulación de GACN, a través de acciones serie BB. Adicionalmente, mantiene directamente el 1.9% de las acciones en circulación a través acciones serie B de GACN.

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

Ingresos

De acuerdo con la Ley de Aeropuertos y su Reglamento, los ingresos se clasifican en servicios aeronáuticos y no aeronáuticos. Los servicios aeronáuticos comprenden los prestados a aerolíneas, a pasajeros y los complementarios.

Los servicios no aeronáuticos comprenden servicios no esenciales para la operación de un aeropuerto, tales como arrendamiento de espacios comerciales, para restaurantes y bancos.

Los ingresos por servicios aeronáuticos están bajo el sistema de regulación tarifaria administrado por la SCT para las concesiones aeroportuarias, que establece una tarifa máxima (TM) por año para cada aeropuerto por un periodo de cinco años. La TM es el monto máximo de ingresos por unidad de tráfico que puede obtener un aeropuerto proveniente de servicios aeronáuticos en un año. Bajo esta regulación, una unidad de tráfico es equivalente a un pasajero (excluyendo pasajeros en tránsito) o 100 kilogramos (220 libras) de carga.

Los ingresos no aeronáuticos no están bajo el sistema de regulación tarifaria de la SCT. Sin embargo, en algunos casos pueden estar sujetos a regulaciones por otras autoridades, como puede ser el caso de las tarifas cobradas en los estacionamientos.

Bajo la Ley de Aeropuertos y su Reglamento los ingresos por estacionamiento de vehículos se clasifican como aeronáuticos. Para propósitos de estos estados financieros la Entidad clasifica estos ingresos como no aeronáuticos.

A continuación, se presenta la integración de los ingresos de la Entidad para operaciones continuas utilizando la clasificación establecida por la Ley de Aeropuertos y su Reglamento con excepción de lo mencionado en el párrafo anterior:

	Año que terminó el 31 de diciembre de		
	2025	2024	2023
Servicios aeronáuticos:			
TUA nacional	\$ 6,560,417	\$ 6,035,480	\$ 6,150,256
TUA internacional	2,262,770	1,918,372	1,686,799
Aterrizajes	403,494	352,028	329,770
Plataforma de embarque y desembarque	309,782	263,346	238,054
Plataforma de permanencia prolongada y pernocta	78,959	67,340	59,556
Revisión de pasajeros y su equipaje de mano, nacional e internacional	101,541	91,432	81,490
Aerocares y pasillos telescópicos	54,399	32,817	32,664

Otros servicios aeroportuarios, arrendamientos y derechos de acceso regulados	419,358	376,070	353,068
Total, de ingresos por servicios aeronáuticos ¹	\$ 10,190,720	\$ 9,136,885	\$ 8,931,657

	Año que terminó el 31 de diciembre de		
	2025	2024	2023
Servicios no aeronáuticos:			
Actividades comerciales:			
Estacionamiento de vehículos	\$ 512,733	\$ 452,160	\$ 418,525
Publicidad ⁽¹⁾	92,858	98,060	82,512
Tiendas ⁽¹⁾	202,645	168,171	151,477
Restaurantes ⁽¹⁾	365,735	299,941	245,311
Arrendadoras de autos ⁽¹⁾	268,540	270,774	245,225
Tiempos compartidos y promoción de hoteles ⁽¹⁾	19,341	18,112	17,899
Servicios financieros ⁽¹⁾	15,781	13,439	13,705
Comunicaciones y redes ⁽¹⁾	16,141	16,123	17,788
Servicio al pasajero	5,499	4,826	4,893
Salones VIP	202,581	155,712	103,355
Otros servicios	96,291	81,624	70,799
<i>Total, de ingresos por actividades comerciales</i>	<u>1,798,145</u>	<u>1,578,942</u>	<u>1,371,489</u>
Actividades de diversificación:			
Servicios de hotelería	471,400	454,052	379,303
OMA carga (servicios de logística de carga aérea)	457,584	421,705	346,441
Servicios inmobiliarios	44,104	43,172	35,457
Servicios industriales	187,896	130,303	80,967
Otros servicios	33,645	26,957	15,374
<i>Total, de ingresos por actividades de diversificación</i>	<u>1,194,629</u>	<u>1,076,189</u>	<u>857,542</u>
Actividades complementarias:			
Arrendamientos varios ⁽¹⁾	148,181	128,140	110,314
Derechos de acceso	36,119	31,489	29,936
Revisión de equipaje documentado	271,838	249,870	246,930
Otros servicios	11,346	11,251	11,212
<i>Total, de ingresos por actividades complementarias</i>	<u>467,484</u>	<u>420,750</u>	<u>398,392</u>
<i>Total, de ingresos por servicios no aeronáuticos</i>	<u>\$ 3,460,258</u>	<u>\$ 3,075,881</u>	<u>\$ 2,627,423</u>

(1) Los ingresos por actividades comerciales y servicios complementarios se generan principalmente con base a los contratos de arrendamiento operativos celebrados por la Entidad. Los contratos de arrendamientos se basan en una renta mensual (la cual generalmente se incrementa cada año con base en el INPC) y/o el valor más alto entre una renta mensual mínima garantizada y un porcentaje de los ingresos mensuales del arrendatario. La renta mensual y la renta mensual mínima garantizada están incluidas en el rubro "Actividades comerciales" en el cuadro anterior y en los ingresos complementarios.

Aproximadamente el 75% de los ingresos consolidados durante los años que terminaron el 31 de diciembre de 2025 y 2024 y 2023, fueron generados por los aeropuertos de Monterrey, Acapulco, Mazatlán, Culiacán, Chihuahua, Ciudad Juárez y San Luis Potosí.

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

Inversión en concesiones aeroportuarias

La Entidad tiene concesiones para operar, mantener y desarrollar 13 aeropuertos internacionales en México, los cuales se concentran en las regiones centro y norte del país. Cada una de las concesiones tiene una vigencia de 50 años a partir del 1 de noviembre de 1998. El término de cada una de las concesiones puede ser prorrogado por la SCT bajo ciertas circunstancias por un plazo que no exceda de 50 años adicionales.

Como operador de los trece aeropuertos concesionados, la Entidad cobra a las aerolíneas, pasajeros y otros usuarios por el uso de las instalaciones aeroportuarias. También obtiene ingresos por actividades comerciales realizadas en sus aeropuertos, tales como la renta de espacios a restaurantes y otros comercios.

Los términos y condiciones básicas de cada contrato de concesión son los siguientes:

- a. El concesionario tiene el derecho de administrar, operar, mantener y usar las instalaciones del aeropuerto y llevar a cabo la construcción, mejora o mantenimiento de las instalaciones de acuerdo con el Programa Maestro de Desarrollo en forma quinquenal, así como prestar los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales.
- b. El concesionario solo podrá usar las instalaciones del aeropuerto para los fines especificados en la concesión y deberá proporcionar servicios de conformidad con la ley y los reglamentos aplicables y está sujeto a revisiones de la SCT.
- c. El concesionario deberá pagar un derecho de uso de activos concesionados (actualmente 9% de los ingresos anuales brutos del tenedor de la concesión), de conformidad con la Ley Federal de Derechos.
- d. El concesionario deberá conceder el acceso y el uso de áreas específicas del aeropuerto sin costo, a ciertas dependencias del Gobierno Mexicano con el objeto de permitirles llevar a cabo sus actividades dentro de los aeropuertos.
- e. La concesión puede ser revocada si el concesionario incumple algunas de las obligaciones impuestas por la concesión, tal como lo establece el artículo 27 de la Ley de Aeropuertos o por las razones mencionadas en el Artículo 26 de la referida Ley y en la concesión. La violación de ciertos términos de la concesión puede originar su revocación sólo si el incumplimiento es sancionado por la SCT, en el mismo sentido, por lo menos en tres ocasiones.

Toda vez que cada concesionario forma parte de un grupo económico integrado, el concesionario y Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V. responderán solidariamente frente a la SCT, respecto de las obligaciones que se contienen en cada una de las concesiones otorgadas y tal cual lo indica el título de concesión.

Los términos y condiciones de cada contrato de concesión han sido cumplidos en todos los aspectos importantes durante los años que terminaron el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023.

Las inversiones en concesiones aeroportuarias se integran por: mejoras en bienes concesionados, derechos de uso de instalaciones y concesiones aeroportuarias. El monto total de adquisición de las concesiones se asignó a los derechos de uso de instalaciones aeroportuarias con base en el valor neto de reposición de los activos determinados por peritos independientes y en aquellos aeropuertos donde el costo de la concesión excedió el valor del avalúo, este exceso se registró como concesiones aeroportuarias.

Al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la inversión en concesión aeroportuaria, clasificada como activo intangible, se integra de los derechos de uso de instalaciones aeroportuarias, concesiones aeroportuarias y mejoras en bienes concesionados, como sigue:

	Diciembre 31,		
	2025	2024	2023
Obras terminadas en operación:			
Concesiones aeroportuarias	\$ 605,643	\$ 605,643	\$ 605,643
Derechos de uso de instalaciones	3,356,762	3,356,762	3,356,762
Mejoras en bienes concesionados, terminadas	18,982,867	16,885,106	14,406,119
Mejoras en bienes concesionados, en proceso (activos contractuales)	2,792,720	2,577,045	2,195,842
Amortización acumulada	(5,385,726)	(4,708,748)	(4,143,062)
	<u>\$ 20,352,266</u>	<u>\$ 18,715,808</u>	<u>\$ 16,421,304</u>

El movimiento de inversión en concesiones aeroportuarias ha sido el siguiente:

	Diciembre 31,		
	2025	2024	2023
Inversión en concesiones aeroportuarias			
Saldo inicial	\$ 23,424,556	\$ 20,564,366	\$ 17,610,112
Incremento	2,313,436	2,860,190	2,954,254
Saldo final	25,737,992	23,424,556	20,564,366
Amortización en concesiones aeroportuarias:			
Saldo inicial	(4,708,748)	(4,143,062)	(3,669,746)
Incremento	(676,978)	(565,686)	(473,316)
Saldo final	(5,385,726)	(4,708,748)	(4,143,062)
Neto en inversión en concesiones aeroportuarias	\$ 20,352,266	\$ 18,715,808	\$ 16,421,304

Programa maestro de desarrollo (PMD) – La Entidad tiene la obligación de realizar mantenimientos, mejoras en bienes concesionados y adquirir activos fijos, de acuerdo con el PMD. El PMD por el quinquenio 2026-2030 es por \$16,005,044 a valor histórico al 31 de diciembre de 2024, y \$16,633,614 a valor del 31 de diciembre de 2025 actualizado con el Índice Nacional de Precios del Productor de la industria de la construcción (INPPIC), de acuerdo con el contrato de concesión.

El 19 de octubre de 2023, de conformidad con la modificación de las bases de regulación tarifaria establecidas en el Anexo 7 de los títulos de concesión de la Entidad, la Agencia Federal de Aviación Civil autorizó a la Entidad el diferimiento de ciertas inversiones comprometidas bajo los Programas Maestros de Desarrollo vigentes por aproximadamente 24 meses. Como resultado, \$640,274 y \$583,222 (expresados en pesos con poder adquisitivo a diciembre de 2025), programados y originalmente comprometidos para ser ejecutados entre 2024 y 2025, respectivamente, se ejecutarán de la siguiente manera: \$866,304 en 2026 y \$405,243 en 2027.

El importe por ejercer al 31 de diciembre de 2025 es por \$16,633,614, el cual se tiene programado ejercer de acuerdo con lo siguiente y contempla el diferimiento anteriormente establecido:

Año	Importe
2026	\$1,197,155
2027	2,562,889
2028	4,057,683
2029	4,447,839
2030	4,368,048
	\$16,633,614

Entre los años de 2007 y 2011, la Entidad realizó una serie de compraventas y permutas de terrenos situados junto al Aeropuerto de Monterrey para permitir el crecimiento futuro del Aeropuerto, incluyendo la construcción de una segunda pista de aterrizaje que el Aeropuerto tiene la intención de construir en el futuro. Al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, dichos terrenos tenían un valor en libros de \$1,426,363.

El 4 de diciembre de 2012, el Aeropuerto de Monterrey recibió autorización de la Agencia Federal de Aviación Civil ("AFAC"), para incluir \$386,538 (monto expresado en pesos nominales de 2009) en inversiones como parte del PMD 2011-2015.

Adicionalmente, durante la revisión del PMD del 2011, se incluyeron \$77,306 debido a un ajuste extraordinario en su tarifa máxima bajo el PMD. En el PMD 2026-2030 se incluyeron \$365,278 (monto expresado en pesos nominales de 2009). Aún queda por reconocerse en PMD inversión en terrenos con un costo de \$330,490 (cantidad expresada en pesos nominales de 2009). Esta cantidad podría no ser reconocida por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en el futuro. Las cantidades definitivas de recuperación por concepto de terrenos son ajustadas anualmente con base en IINPP excluyendo petróleo.

Los terrenos adquiridos por los Aeropuertos de la Entidad son propiedad exclusiva de ésta y se clasifican en los estados consolidados de situación de situación financiera como parte del rubro de propiedades, mejoras en bienes arrendados y equipo; éstos son registrados a su valor de adquisición.

Los terrenos seguirán siendo clasificados en este rubro hasta que se hayan concluido las gestiones con la AFAC. Si la AFAC reconoce el terreno como parte de la inversión en concesión, se estima que la propiedad le será transferida al Gobierno Federal, por lo que, en el momento de dicho reconocimiento, la Entidad dará de baja el activo y reconocerá una adición por el mismo importe a la inversión en concesiones aeroportuarias (mejoras en bienes concesionados), y sujeta a amortización por el periodo remanente de la concesión.

Las mejoras realizadas por cuenta de la Entidad a las instalaciones aeroportuarias pueden ser reconocidas por la AFAC como parte de la inversión en concesión de aeropuertos. El costo de las mejoras aeroportuarias reconocidas por la AFAC que forman parte de la inversión en concesión de la Entidad es recuperado en forma de ajustes a las tarifas máximas que la Entidad puede cobrar por servicios aeronáuticos, mismas que están reguladas por la AFAC.

Composición de GACN

a. La información sobre la composición de GACN al cierre del ejercicio es el siguiente:

Actividad Principal	Lugar de constitución y operación	Número de subsidiarias
		Diciembre 31, 2025, 2024 y 2023
Aeropuertos	México	13
Hotelerías	México	2
Servicios	México	9
		24

b. Las Entidades subsidiarias consolidadas son las siguientes:

Nombre de la subsidiaria	Porcentaje de participación 2025, 2024 y 2023
Servicios Aeroportuarios:	
Aeropuerto de Monterrey, S. A. de C. V.	100%
Aeropuerto de Acapulco, S. A. de C. V.	100%
Aeropuerto de Mazatlán, S. A. de C. V.	100%
Aeropuerto de Zihuatanejo, S. A. de C. V.	100%
Aeropuerto de Culiacán, S. A. de C. V.	100%
Aeropuerto de Ciudad Juárez, S. A. de C. V.	100%
Aeropuerto de Chihuahua, S. A. de C. V.	100%
Aeropuerto de Torreón, S. A. de C. V.	100%
Aeropuerto de Durango, S. A. de C. V.	100%
Aeropuerto de Tampico, S. A. de C. V.	100%
Aeropuerto de Reynosa, S. A. de C. V.	100%
Aeropuerto de Zacatecas, S. A. de C. V.	100%
Aeropuerto de San Luis Potosí, S. A. de C. V.	100%
Corporativas:	
Operadora de Aeropuertos del Centro Norte, S. A. de C. V.	100%
Servicios Aeroportuarios del Centro Norte, S. A. de C. V.	100%
Servicios Aero Especializados del Centro Norte, S. A. de C. V.	100%
OMA Logística, S. A. de C. V. ⁽¹⁾	100%
Holding Consorcio Grupo Hotelero T2, S. A. de C. V. ⁽²⁾	100%

- (1) Incluye a sus subsidiarias con una participación en: OMA VYMSA Aero Industrial Park, S.A. de C.V. (VYMSA) del 51%, Consorcio Hotelero Aeropuerto de Monterrey, S.A.P.I. de C.V. del 85% y Servicios Hoteleros Aeropuerto de Monterrey, S.A. de C.V. del 85%.
- (2) Incluye a sus subsidiarias: Servicios Complementarios del Centro Norte, S. A. de C. V. con el 100% de las acciones y Consorcio Grupo Hotelero T2, S. A. de C. V. y Servicios Corporativos Terminal T2, S.A. de C.V. con el 90% de las acciones.

La Entidad tiene el poder de voto en las asambleas de accionistas de las subsidiarias y tiene el control en virtud de su derecho contractual de nombrar al consejo de administración de las sociedades quienes están facultados para afectar sus actividades relevantes.

Al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la Entidad no ha realizado inversión en acciones de entidades estructuradas ni en entidades de inversión.

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

Políticas contables materiales

Los estados financieros consolidados se elaboran de conformidad con las NIIF emitidas por el IASB. Su preparación requiere que la administración de la Entidad realice ciertas estimaciones y utilice ciertos supuestos para valorar algunas de las partidas de los estados financieros consolidados y para efectuar las revelaciones que se requieren en los mismos. Las áreas involucradas con un alto grado de juicio

y complejidad o áreas en las que los supuestos y estimaciones son significativos en los estados financieros consolidados se describen en la nota 5. Las estimaciones se basan en la información disponible y en el mejor conocimiento y juicio de la administración de acuerdo a 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 al 31 de diciembre de 2025 son los mismos que los aplicados en los estados financieros consolidados del ejercicio 2024 y 2023, excepto por las normas e interpretaciones descritas en la sección a inciso I siguiente, que entraron en vigor durante 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 en curso

En el año, 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 aún no son efectivas

A la fecha de autorización de estos estados financieros consolidados, la Entidad no ha aplicado las siguientes NIIF nuevas y revisadas que han sido emitidas pero no son aún efectivas:

<i>Enmienda a NIIF 9 e NIIF 7</i>	<i>Modificaciones a la clasificación y medición de instrumentos financieros. (1)</i>
<i>Mejoras anuales a las normas NIIF de Contabilidad – Volumen 11</i>	<i>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. (1)</i>
<i>Enmiendas a NIIF 9 e NIIF 7</i>	<i>Contratos que hacen referencia a la electricidad dependiente de la naturaleza. (1)</i>
<i>NIIF 18</i>	<i>Presentación e información a revelar en los estados financieros. (2)</i>
<i>NIIF 19</i>	<i>Subsidiarias sin responsabilidad pública: Revelaciones (2)</i>

- 1) En vigor para los periodos anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2026.
2) 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 periodos 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.

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

Cuentas por pagar

Las cuentas por pagar se integran como sigue:

	Diciembre 31,		
	2025	2024	2023
Proveedores y contratistas	\$ 675,294	\$ 469,224	\$ 286,264
Anticipos de clientes	28,512	61,577	32,892
Participación de los trabajadores en las utilidades causada	85,388	79,574	66,347
	<u>\$ 789,194</u>	<u>\$ 610,375</u>	<u>\$ 385,503</u>

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

Cientes, neto

a. El saldo de clientes se integra como sigue:

	Diciembre 31,		
	2025	2024	2023
Cientes	\$ 2,048,571	\$ 1,879,439	\$ 1,315,385
Estimación para cuentas de cobro dudoso (nota 7 b.)	(38,044)	(33,474)	(16,986)
	<u>\$ 2,010,527</u>	<u>\$ 1,845,965</u>	<u>\$ 1,298,399</u>

Las cuentas por cobrar a clientes representan, principalmente, el ingreso generado por la Tarifa de Uso de Aeropuerto (TUA) pagada por cada pasajero (distintos de los diplomáticos, infantes y pasajeros en tránsito) que viaja utilizando las terminales aéreas operadas por la Entidad. Esta TUA es recolectada por las aerolíneas y entregada posteriormente a la Entidad. Al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, las cuentas por cobrar de TUA ascendieron a \$1,584,565, \$1,515,502 y \$1,052,172, respectivamente.

La administración de la Entidad considera que el importe en libros de las cuentas por cobrar es similar a su valor razonable. No se hace ningún cargo por intereses sobre las cuentas por cobrar a corto plazo de clientes. Al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la Entidad ha reconocido una estimación para cuentas de cobro dudoso por \$38,044, \$33,474 y \$16,986, respectivamente.

A continuación, se muestra el porcentaje de integración que representan los principales clientes en las cuentas por cobrar (antes de la estimación para cuentas de cobro dudoso) así como, los ingresos generados por los clientes más importantes, los cuales pueden representar un riesgo potencial de crédito, si estos presentaran problemas financieros y operativos que les impidiera liquidar los montos adeudados a la Entidad.

	Diciembre 31,		
	2025	2024	2023
Cuentas por cobrar:	%	%	%
Aeroenlaces Nacionales, S. A. de C. V.	37.9	39.5	36.3
Concesionaria Vuela Compañía de Aviación, S.A.P.I. de C.V.	17.7	17.9	21.0
Aerolitoral, S. A. de C. V.	4.2	5.1	5.3
Aerovías de México, S. A. de C.V.	12.0	11.4	13.0
	Año que terminó el 31 de diciembre de		
	2025	2024	2023
Ingresos por cliente (en porcentaje):	%	%	%
Aerolitoral, S. A. de C. V.	3.9	4.5	6.1
Aeroenlaces Nacionales, S. A. de C. V.	32.0	33.2	30.9
Concesionaria Vuela Compañía de Aviación, S. A. P. I. de C. V.	16.6	14.5	18.8
Aerovías de México, S. A. de C. V.	10.5	10.9	9.8

b. Cambios en la estimación para cuentas de cobro dudoso:

	Diciembre 31,		
	2025	2024	2023
Saldos al inicio del año	\$ 33,474	\$ 16,986	\$ 12,400
Incremento	4,570	17,621	5,767
Aplicaciones	-	(1,133)	(1,181)
Saldos al final del año	\$ 38,044	\$ 33,474	\$ 16,986

La cancelación de las cuentas consideradas como incobrables, se realiza una vez que la Entidad agotó todos los medios a su alcance para la recuperación de la cuenta.

A continuación, se presentan los movimientos de la estimación por deterioro de clientes en 2025, con el modelo de pérdidas esperadas utilizado por la Entidad:

	Aeropuertos	Otros	Total
Valor bruto en libros	\$ 1,897,095	\$ 151,476	\$ 2,048,571
Colaterales	2,745,989	49,029	2,795,018
Rango de probabilidad de incumplimiento	6,58% -17,86%	0% - 100%	
Rango de severidad de la pérdida	0% - 4.98%	0% - 100%	
Saldo inicial de la estimación de deterioro de cartera	\$ 19,061	\$ 14,413	\$ 33,474
Incremento (disminución) en la estimación	5,597	(1,027)	4,570
Aplicaciones	-	-	-
Saldo final de la estimación de deterioro de cartera	\$ 24,658	\$ 13,386	\$ 38,044

[800600] Notas - Lista de políticas contables

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

Políticas contables materiales

Los estados financieros consolidados se elaboran de conformidad con las NIIF emitidas por el IASB. Su preparación requiere que la administración de la Entidad realice ciertas estimaciones y utilice ciertos supuestos para valorar algunas de las partidas de los estados financieros consolidados y para efectuar las revelaciones que se requieren en los mismos. Las áreas involucradas con un alto grado de juicio y complejidad o áreas en las que los supuestos y estimaciones son significativos en los estados financieros consolidados se describen en la nota 5. Las estimaciones se basan en la información disponible y en el mejor conocimiento y juicio de la administración de acuerdo a 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 al 31 de diciembre de 2025 son los mismos que los aplicados en los estados financieros consolidados del ejercicio 2024 y 2023, excepto por las normas e interpretaciones descritas en la sección a inciso I siguiente, que entraron en vigor durante 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 en curso

En el año, 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 aún no son efectivas

A la fecha de autorización de estos estados financieros consolidados, la Entidad no ha aplicado las siguientes NIIF nuevas y revisadas que han sido emitidas pero no son aún efectivas:

<i>Enmienda a NIIF 9 e NIIF 7</i>	<i>Modificaciones a la clasificación y medición de instrumentos financieros. (1)</i>
<i>Mejoras anuales a las normas NIIF de Contabilidad – Volumen 11</i>	<i>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. (1)</i>
<i>Enmiendas a NIIF 9 e NIIF 7</i>	<i>Contratos que hacen referencia a la electricidad dependiente de la naturaleza. (1)</i>
<i>NIIF 18</i>	<i>Presentación e información a revelar en los estados financieros. (2)</i>
<i>NIIF 19</i>	<i>Subsidiarias sin responsabilidad pública: Revelaciones (2)</i>

1) En vigor para los periodos anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2026.

2) 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 periodos 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.

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

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

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

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.

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

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.

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

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.

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

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.

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.

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

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.

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

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.

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

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"), la cual 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 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, 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 por terminación y prima de antigüedad, 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 remediación, 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 remediación 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
- Remediación

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.

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

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 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 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 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 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 la Entidad no cuenta con activos financieros a valor razonable a través de resultados.

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

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.

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

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 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 la Entidad no cuenta con activos financieros a valor razonable a través de resultados.

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

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.

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

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.

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

a. 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.

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

Deterioro de activos financieros

La Entidad reconoce una provisión para 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 NIIF 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.

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

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 2026-2030 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.

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

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 a partir de 1998.

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.

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

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 insoluble 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'.

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

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.

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

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.

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

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 (ver nota 26).

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 desfase 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 desfase 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 al 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.

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

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.

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

Administración de riesgos financiero

Políticas contables significativas

La Entidad está expuesta a determinados riesgos que gestiona mediante la aplicación de sistemas de identificación, medición, limitación de concentración, mitigación y supervisión.

Los principios básicos definidos por la Entidad en el establecimiento de su política de gestión de riesgos son los siguientes:

- Cumplimiento de las normas del Gobierno Corporativo.
- Establecimiento por parte de las diferentes líneas de actividad y empresas de la Entidad de los controles de gestión de riesgo necesarios para asegurar que las transacciones en los mercados se realizan de acuerdo con las políticas, normas y procedimientos a los que está sujeta la Entidad.
- Especial atención a la gestión del riesgo financiero, básicamente definido por los riesgos de variabilidad en las tasas de interés, de tipo de cambio, de liquidez y de crédito.

La gestión de riesgos en la Entidad tiene un carácter preventivo y está orientada al mediano y largo plazo, teniendo en cuenta los escenarios más probables de evolución de las variables que afectan a cada riesgo.

Los detalles de las políticas contables significativas y métodos adoptados (incluyendo los criterios de reconocimiento, bases de valuación y las bases de reconocimiento de ingresos y egresos) para cada clase de activo financiero, pasivo financiero e instrumentos de capital se revelan en la nota 4.

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

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

LA INFORMACION ES ANUAL DICTAMINADA

Descripción de sucesos y transacciones significativas

Eventos relevantes

2025	a) Programa Maestro de Desarrollo (2026-2030) El 18 de diciembre de 2025 fue aprobado el Programa Maestro de Desarrollo (PMD) de cada una de las concesionarias de GACN para el periodo 2026-2030, por parte de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) a través de la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC). Los Programas Maestros de Desarrollo 2026–2030 contemplan inversiones comprometidas por \$16,005,044, expresados en pesos de diciembre de 2024, orientadas a fortalecer de manera integral la infraestructura y la operación de la red aeroportuaria de GACN. b) Emisión de Certificados Bursátiles El 27 de junio de 2025 Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V. completó la emisión de certificados bursátiles de largo plazo por un total de \$2,750,000, en el mercado mexicano (las “Emisiones”). Las Emisiones consisten en: 1) Certificados bursátiles a 3 años (clave de pizarra: OMA 25) por un monto total de \$ 820,000 a tasa variable de TIIE de Fondeo más 45 puntos base. El pago de intereses se efectuará cada 28 días y el monto total del principal se liquidará a la fecha de vencimiento, el 23 de junio de 2028. 2) Certificados bursátiles a 7 años (clave pizarra: OMA 25-2) por un monto total de \$ 1,930,000 a tasa fija de 9.34%. El pago de intereses se efectuará cada 182 días y el monto total del principal se liquidará a la fecha de vencimiento, el 18 de junio de 2032. Los recursos netos obtenidos de las emisiones se utilizaron para el pago total de deuda de corto plazo por un monto agregado de \$ 600,000 y el remanente para fondear inversiones bajo el Programa Maestro de Desarrollo de los trece aeropuertos de GACN correspondiente al periodo 2021-2025, así como para usos corporativos generales, incluyendo para capital de trabajo.
2024	c) Contratación de créditos a corto plazo GACN contrató créditos de corto plazo por un monto agregado de \$600,000. Los recursos obtenidos se utilizaron para capital de trabajo y fortalecer la liquidez de la Entidad. Los créditos tienen vencimientos a tres y seis meses y una tasa anual de interés promedio ponderada de TIIE 28 más 60 puntos base.

Dividendos pagados, acciones ordinarias:	4,500,000,000
Dividendos pagados, otras acciones:	0

Clave de Cotización:	OMA	Trimestre:	4D	Año:	2025	Moneda:	MXN
----------------------	-----	------------	----	------	------	---------	-----

Dividendos pagados, acciones ordinarias por acción:	5.7676
---	--------

Dividendos pagados, otras acciones por acción:	0
--	---