

[411000-AR] Datos generales - Reporte Anual

Reporte Anual:	Anexo N
Oferta pública restringida:	No
Tipo de instrumento:	Deuda LP
Emisora extranjera:	No
Mencionar si cuenta o no con aval u otra garantía, especificar la Razón o Denominación Social:	Garantía Quirografaria del Emisor
En su caso, detallar la dependencia parcial o total:	No



FERROCARRIL MEXICANO, S.A. DE C.V.

Bosque de Ciruelos 99, Bosques de las Lomas
Alcaldía Miguel Hidalgo, C.P. 11700
Ciudad de México.

Clave de cotización:

FERROMX

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

Los títulos se encuentran inscritos en el Registro Nacional de Valores

Leyenda artículo 86 de la LMV:

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

Leyenda Reporte Anual CUE:

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

Periodo que se presenta:

Reporte anual que se presenta de acuerdo con las disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y a otros participantes del mercado por el año terminado el 31 de diciembre de 2025.

Serie [Eje]	FERROMX 21	FERROMX 25
Características de los títulos de deuda [Sinopsis]		
Serie de deuda	FERROMX 21	FERROMX 25
Fecha de emisión	2021-05-18	2025-05-12
Fecha de vencimiento	2028-05-09	2028-10-23
Plazo de la emisión en años	7	3
Intereses / Rendimiento procedimiento del cálculo	Interés bruto anual sobre su valor nominal a la tasa de 7.19%, la cual se mantendrá fija durante la vigencia de la emisión.	Interés bruto anual 0.47% más TIIE de fondeo promedio.

Serie [Eje]	FERROMX 21	FERROMX 25
Características de los títulos de deuda [Sinopsis]		
Lugar, periodicidad y forma de pago de intereses / Redimientos periodicidad en el pago de intereses / rendimientos	Cada 182 días iniciando el 16 de noviembre de 2021. El principal y los intereses devengados se pagarán el día de su vencimiento, mediante transferencia electrónica, en el domicilio de S.D. Ineval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V. Los intereses moratorios serán pagaderos en las oficinas del representante común.	Durante 45 periodos de 28 días iniciando el 9 de junio de 2025. El principal y los intereses devengados se pagarán el día de su vencimiento, mediante transferencia electrónica, en el domicilio de S.D. Ineval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V. Los intereses moratorios serán pagaderos en las oficinas del representante común.
Lugar y forma de pago de intereses o rendimientos y principal	El principal y los intereses devengados se pagarán el día de su vencimiento, mediante transferencia electrónica, en el domicilio de S.D. Ineval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V.	El principal y los intereses devengados se pagarán el día de su vencimiento, mediante transferencia electrónica, en el domicilio de S.D. Ineval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V.
Subordinación de los títulos, en su caso	N.A.	N.A.
Amortización y amortización anticipada / vencimiento anticipado, en su caso	Total o parcial en cualquier fecha de pago de intereses en o después del periodo 48.	Total o parcial en cualquier fecha.
Garantía, en su caso	Quirografaria del Emisor.	Quirografaria del Emisor.
Fiduciario, en su caso	N.A.	N.A.
Calificación de valores [Sinopsis]		
Fitch México S.A. de C.V. [Miembro]		
Calificación	AAA(mex)	AAA(mex)
Significado de la calificación	Perspectiva Estable. Implica una muy alta calidad crediticia.	Perspectiva Estable. Implica una muy alta calidad crediticia.
HR Ratings de México, S.A. de C.V. [Miembro]		
Calificación		
Significado de la calificación		
Moodys de México S.A. de C.V. [Miembro]		
Calificación		
Significado de la calificación		
Standard and Poors, S.A. de C.V. [Miembro]		
Calificación	mxA-1+ y mxAAA	mxA-1+ y mxAAA
Significado de la calificación	Considera que la capacidad de pago para cumplir con los compromisos financieros a corto y largo plazo es extremadamente fuerte.	Considera que la capacidad de pago para cumplir con los compromisos financieros a corto y largo plazo es extremadamente fuerte.
Verum, Calificadora de Valores, S.A.P.I. de C.V. [Miembro]		
Calificación		
Significado de la calificación		
A.M. Best América Latina, S.A. de C.V. [Miembro]		
Calificación		
Significado de la calificación		
DBRS Ratings México,S.A. de C.V. [Miembro]		
Calificación		
Significado de la calificación		
Otro [Miembro]		
Calificación		
Significado de la calificación		
Nombre		
Representante común	CIBanco S.A., Institución de Banca Múltiple.	CIBanco S.A., Institución de Banca Múltiple.
Depositario	S.D. Ineval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V.	S.D. Ineval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V.
Régimen fiscal	El régimen fiscal vigente podrá ser modificado a lo largo de la vigencia del Programa. Recomendamos a los inversionistas consultar en forma independiente a sus asesores fiscales respecto a las disposiciones legales aplicables a la adquisición, propiedad y disposición de instrumentos de deuda como los certificados bursátiles antes de realizar cualquier inversión en los mismos. La tasa de retención aplicable respecto a los intereses pagados se encuentra sujeta a (i) para personas físicas y personas morales residentes en México para efectos fiscales a lo previsto en los artículos 54, 55, 135 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente, y (ii) para personas físicas y morales residentes en el extranjero para efectos fiscales a lo previsto en los artículos 153, 166 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente y dependerá del beneficiario efectivo de los intereses.	El régimen fiscal vigente podrá ser modificado a lo largo de la vigencia del Programa. Recomendamos a los inversionistas consultar en forma independiente a sus asesores fiscales respecto a las disposiciones legales aplicables a la adquisición, propiedad y disposición de instrumentos de deuda como los certificados bursátiles antes de realizar cualquier inversión en los mismos. La tasa de retención aplicable respecto a los intereses pagados se encuentra sujeta a (i) para personas físicas y personas morales residentes en México para efectos fiscales a lo previsto en los artículos 54, 55, 135 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente, y (ii) para personas físicas y morales residentes en el extranjero para efectos fiscales a lo previsto en los artículos 153, 166 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente y dependerá del beneficiario efectivo de los intereses.
Observaciones	Reporte anual que se presenta de acuerdo con las disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y a otros participantes del mercado por el año terminado el 31 de diciembre de 2025.	Reporte anual que se presenta de acuerdo con las disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y a otros participantes del mercado por el año terminado el 31 de diciembre de 2025.

Serie [Eje]	FERROMX 21	FERROMX 25
Características de los títulos de deuda [Sinopsis]		

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

Las emisiones FERROMX 21 y FERROMX 25 no señalan restricciones en cuanto a cambios de control, sin embargo, establecen que es causa de vencimiento anticipado si ocurre este hecho. Se tiene definido que no habrá cambios de control a lo largo de las emisiones.

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

La Emisora no podrá fusionarse en calidad de fusionada (o consolidarse de cualquier otra forma) o escindirse, salvo que (i) la sociedad o entidad que resulte de la fusión o escisión asuma expresamente las obligaciones de la Emisora conforme a los Certificados Bursátiles, (ii) no tuviere lugar un caso de vencimiento anticipado de los enumerados en los suplementos correspondientes o cualquier otro evento que con el transcurso del tiempo o mediante notificación, se convertiría en un caso de vencimiento anticipado, como resultado de dicha fusión, consolidación o escisión, y (iii) la fusión y escisión no afecten de manera adversa las operaciones o la situación financiera de la Emisora de manera consolidada de tal suerte que se afecte su capacidad de pago y solvencia y (iv) que el Emisor entregue al Representante Común una opinión legal en el sentido de que dicha fusión o escisión, según corresponda, cumple con lo previsto en el inciso (i) anterior y un certificado firmado por un funcionario responsable señalando que dicha operación cumple con lo previsto en el inciso (ii).

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

La Emisora deberá de abstenerse de crear cualquier gravamen, salvo que (i) simultáneamente a la creación de cualquier gravamen, se garanticen en la misma forma sus obligaciones conforme a los Certificados Bursátiles, o (ii) se trate de gravámenes permitidos mencionados en los suplementos correspondientes.

Índice

[411000-AR] Datos generales - Reporte Anual	1
[412000-N] Portada reporte anual	2
[413000-N] Información general	8
Glosario de términos y definiciones:	8
Resumen ejecutivo:	11
Factores de riesgo:	18
Otros Valores:	23
Cambios significativos a los derechos de valores inscritos en el registro:	26
Destino de los fondos, en su caso:	26
Documentos de carácter público:	26
[417000-N] La emisora	27
Historia y desarrollo de la emisora:	27
Descripción del negocio:	28
Actividad Principal:	28
Canales de distribución:	29
Patentes, licencias, marcas y otros contratos:	29
Principales clientes:	35
Legislación aplicable y situación tributaria:	37
Recursos humanos:	42
Desempeño ambiental:	43
Información de mercado:	43
Estructura corporativa:	44
Descripción de los principales activos:	45
Procesos judiciales, administrativos o arbitrales:	51
Acciones representativas del capital social:	54
Dividendos:	55

[424000-N] Información financiera	57
Información financiera por línea de negocio, zona geográfica y ventas de exportación:	57
Informe de créditos relevantes:	58
Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera de la emisora:	60
Resultados de la operación:	64
Situación financiera, liquidez y recursos de capital:	65
Control Interno:	66
Estimaciones, provisiones o reservas contables críticas:	66
[427000-N] Administración	68
Auditores externos de la administración:	68
Operaciones con personas relacionadas y conflictos de interés:	68
Información adicional administradores y accionistas:	69
Estatutos sociales y otros convenios:	85
[429000-N] Mercado de capitales.....	91
Estructura accionaria:	91
[432000-N] Anexos	96

[413000-N] Información general

Glosario de términos y definiciones:

Términos y Definiciones:

“BMV”	Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V.
“BNSF”	Burlington Northern-Santa Fe Railway Company.
“CARSO”	Grupo Carso, S.A.B. de C.V.
“Certificados” o “Certificados Bursátiles”	Certificados bursátiles emitidos por la Compañía.
CETES	Certificados de la Tesorería de la Federación.
“CNBV”	Comisión Nacional Bancaria y de Valores.
“CNA”	Comisión Nacional Antimonopolio (anteriormente COFECE – Comisión Federal de Competencia Económica).
“Concesiones”	Conjuntamente, la Concesión Nacozari, la Concesión Ojinaga-Topolobampo y la Concesión Pacífico-Norte.
“Concesión Nacozari”	Concesión de fecha 27 de agosto de 1999 otorgada por la SCT a la Compañía para operar y explotar la vía corta Nacozari.
“Concesión Ojinaga-Topolobampo”	Concesión de fecha 22 de junio de 1997 otorgada por la SCT a la Compañía para operar y explotar la vía corta Ojinaga-Topolobampo.
“Concesión Pacífico-Norte”	Concesión de fecha 22 de junio de 1997 otorgada por la SCT a la Compañía para operar y explotar la vía troncal Pacífico-Norte.
“Concesiones de Radiofrecuencias”	Concesiones de fechas 30 de noviembre de 2016 y 1 de enero de 2020 otorgadas por el Instituto Federal de Telecomunicaciones para usar y aprovechar bandas de frecuencias del espectro radioeléctrico y para proveer todo tipo de servicios públicos de telecomunicaciones y radiodifusión.
“Consejo de Administración”	Consejo de Administración de la Compañía.
“Convenio de Accionistas”	Convenio de accionistas de fecha 13 de junio de 1997 celebrado entre UP, ICA y Grupo México, según el mismo ha sido modificado.
“Dólar” o “Dólares” o “US\$”	Dólares de los Estados Unidos de América.
“Emisión”	Cualquier emisión de Certificados Bursátiles que el Emisor lleve a cabo de conformidad con los Programas.
“Emisora”, “Compañía”, “Entidad” o “Ferromex”	Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V.

“Estados Financieros”	Estados financieros auditados de la Compañía al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, así como las notas a los mismos.
"E.U.A." o “Estados Unidos”	Estados Unidos de América.
“Ferroales”	Ferrocarriles Nacionales de México en Liquidación.
“Ferrosur”	Ferrosur, S.A. de C.V.
“FTVM”	Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S.A. de C.V.
“GFM”	Grupo Ferroviario Mexicano, S.A. de C.V.
“GMXT”	GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V. (antes Infraestructura y Transportes México S.A. de C.V.).
“Grupo México” o “GMÉXICO”	Grupo México, S.A.B. de C.V.
“ICA”	Constructoras ICA, S.A.B. de C.V.
“IFT”	Instituto Federal de Telecomunicaciones.
“INBURSA”	Capital Inbursa, S.A. de C.V.
“ITM”	Infraestructura y Transportes México, S.A. de C.V. (hoy GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V.).
“KCSM”	Kansas City Southern de México, S.A. de C.V. (antes TFM, S.A. de C.V.)
“LRSF”	Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.
“Ley Ambiental”	Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.
“Ley de Vías”	Ley de Vías Generales de Comunicación.
“LIBOR”	Tasa intercambiaria ofrecida en Londres.
“México”	Estados Unidos Mexicanos.
“IFRS”, por sus siglas en inglés	Normas Internacionales de Información Financiera.
“Peso” o “Pesos” o “\$”	Moneda de curso legal y poder liberatorio en México, en el entendido que todas las cifras en Pesos contenidas en este Reporte se expresan en Pesos nominales al 31 de diciembre de 2025, salvo que se indique algo distinto.
“PROFEPA”	Procuraduría Federal de Protección al Ambiente.
“PROPAEC”	Procuraduría de Protección al Ambiente del Estado de Coahuila
“Programa”	Programa de Emisión de Certificados Bursátiles del Emisor.
“RSF”	Reglamento del Servicio Ferroviario.
“RNV”	Registro Nacional de Valores que mantiene la CNBV.
“SCT”, “SICT” o “Secretaría”	Secretaría de Comunicaciones y Transportes (hoy Secretaría de Infraestructura,

	Comunicaciones y Transportes).
“SEMARNAT”	Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales.
“STFRM” o Sindicato Ferroviario	Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana.
“Tenedores”	Tenedores de los Certificados Bursátiles.
“TFM”	TFM, S.A. de C.V. (hoy Kansas City Southern de México, S.A. de C.V.).
“UAFIRDA”	La suma de la utilidad de operación de la Compañía, más depreciación y amortización calculadas conforme a las IFRS.
“UDIs”	Unidad de inversión, cuyo valor se publica periódicamente por el Banco de México en el Diario Oficial de la Federación o cualquier índice que lo sustituya.
“UP”	Union Pacific Railroad Company.
“UTILIDAD BRUTA AJUSTADA”	Medida de rendimiento resultante de disminuir los Costos directos de los Ingresos por servicios. Dado que excluye los costos directos de depreciación y amortización, la medida constituye una medida alternativa usada por la Compañía, generalmente aceptada financieramente.

Ciertos Términos Ferroviarios:

AAR, Asociación Americana de Ferrocarriles	Asociación de la industria encargada de establecer los parámetros de seguridad, mantenimiento, operación, servicio y reparación en Norteamérica.
ATTRAPI, Agencia de Trenes y Transporte Público Integrado	Es un organismo descentralizado con autonomía técnica y operativa, sectorizado a la secretaria de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, que tiene como objeto principal liderar la planificación, construcción, supervisión y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria en México, priorizando el transporte de pasajeros y su integración con sistemas urbanos de movilidad.
Calibre de Riel	Es la denominación que se le da al riel en función de su peso por unidad de longitud.
Controlador de Trenes	Empleado responsable de controlar y supervisar el movimiento de trenes, mediante la aplicación de los diferentes sistemas de despacho.
Derechos de Arrastre	Es el que se concede a un concesionario para que su equipo de arrastre sea manejado con el equipo tractivo, la tripulación y en la vía férrea de otro concesionario mediante el cobro de una contraprestación al concesionario solicitante.
Derechos de Paso	Derecho de un concesionario de operar su equipo con su propio personal sobre la vía férrea de otro concesionario conforme a los contratos que al efecto se celebren y estando sujeto a las tarifas autorizadas.
Derecho de Vía	La franja de terreno que se requiere para la construcción, conservación, ampliación, protección y en general para el uso adecuado de una vía general de comunicación ferroviaria, cuyas dimensiones y características fije la SICT.
Equipo de Arrastre	Vehículo ferroviario para transporte de personas o carga que no cuenta con tracción propia.

Equipo Ferroviario	Vehículo tractivo, de arrastre o de trabajo que circula en las Vías Férreas.
Equipo Tractivo	Vehículo ferroviario autopropulsado que se utiliza en las Vías Férreas para el movimiento de Equipo Ferroviario.
Escape o Ladero	Vía férrea auxiliar conectada por ambos extremos a la vía principal para evitar el encuentro y permitir el paso de trenes o almacenar Equipo Ferroviario.
Estación	Instalaciones donde se efectúa la salida y llegada de trenes para el ascenso y descenso de carga y pasajeros, recepción, almacenamiento, clasificación, consolidación y despacho de trenes. Un lugar designado en el horario con determinado nombre.
Horario	Documento oficial que contiene las especificaciones necesarias para el movimiento de trenes.
Intermodal	Actividades que incorporan a más de un modo de transporte.
Patio	Un sistema de vías dentro de límites definidos que incluye a la vía principal y las vías destinadas a la formación de trenes, almacenamiento de carros u otros fines.
Servicios de Interconexión	Comprende el intercambio de Equipo Ferroviario, el tráfico interlineal entre concesionarios, los movimientos, traslados y demás acciones necesarias que deban realizarse para la continuidad del tráfico ferroviario y la entrega o devolución de Equipo Ferroviario respectivo a su destino u origen, incluyendo los servicios de terminal.
Terminal	Tratándose del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros, las instalaciones en donde se efectúa la salida y llegada de trenes para el ascenso y descenso de pasajeros y, tratándose del servicio público de transporte ferroviario de carga, en las que se realiza la recepción, almacenamiento, clasificación, consolidación y despacho de bienes.
Tren	Una o más máquinas acopladas, con o sin Equipo de Arrastre, exhibiendo indicadores (inicial, número de locomotora y aparatos de inicio y fin de tren) y autorizado a operar en una vía principal.
Vías Férreas	Los caminos con guías sobre los cuales transitan trenes, inclusive los que se encuentran en los patios que a su vez sean indispensables para la operación.
Vía Principal	Es aquella que se extiende a través de patios en y entre estaciones, y no debe ser ocupada sin autorización.

Resumen ejecutivo:

Panorama de la Compañía

Conforme a la publicación “The Railroad Facts” de la Association of American Railroads, Ferromex es el operador ferroviario más grande de México, en términos tanto de cobertura por número de kilómetros como de número de carros usados en la prestación de sus servicios, y presta principalmente servicios de carga general e intermodal por ferrocarril, al igual que otros servicios auxiliares, y que incluyen el transporte de pasajeros, arrastres intraterminal y servicio de terminales automotrices, entre otros. Ferromex cuenta

con la cobertura más grande del sistema ferroviario mexicano con 7,120.0 Km. de vías principales y 1,010.5 Km. de ramales que abarcan alrededor del 71% de la superficie geográfica del país y casi 80% de su área industrial y comercial. La Compañía opera la flota ferroviaria más grande del país, con las siguientes unidades entre propias y arrendadas: 646 locomotoras, 26,429 carros de distintos tipos y 3,677 contenedores.

Durante el 2025, la Compañía tuvo ingresos totales por \$48,038,256 miles, costos y gastos de operación por \$37,762,478 miles, utilidad de operación por \$10,392,745 miles, utilidad neta por \$7,254,396 miles y UAFIRDA por \$15,999,684 miles¹, que a la utilidad de operación suma depreciación por \$5,572,474 miles y amortización por \$34,465 miles.

Antecedentes de Ferromex

A partir de la Revolución Mexicana de 1910 y hasta 1996, el gobierno de México fue propietario y responsable de la operación de la red ferroviaria que existía en México, a través de Ferronales. En el año de 1996, el gobierno mexicano inició un programa para privatizar su sistema ferroviario al dividir a Ferronales en diversos sistemas regionales, para posteriormente vender las sociedades concesionarias de cada sistema resultantes, a través de licitaciones públicas.

A mediados de 1997, UP, Grupo México e ICA a través de una compañía tenedora, GFM, presentaron una oferta en una licitación pública para la adquisición de la totalidad de las acciones representativas del capital social de la Compañía, la cual era concesionaria de la Concesión Ojinaga-Topolobampo y la Concesión Pacífico-Norte. El 4 de julio de 1997, GFM fue designado el participante ganador de tal licitación y el 18 de agosto de 1997 celebró dos contratos de compraventa con el objeto de adquirir la totalidad de las acciones de la Compañía. A esa fecha, la Compañía ya era concesionaria de las citadas Concesión Ojinaga-Topolobampo y Concesión Pacífico-Norte, las cuales le daban derecho a operar y explotar, por un período de 50 años, la vía troncal del Pacífico-Norte y la vía corta Ojinaga-Topolobampo. GFM pagó al gobierno mexicano un monto aproximado de \$3,940.9 millones de pesos (valor histórico) como contraprestación por la totalidad de las acciones representativas del capital social de la Compañía; adicionalmente GFM efectuó aportaciones de capital en la Compañía por un importe de \$255.8 millones de pesos (valor histórico), con el objeto de que la Compañía liquidara pasivos con el Gobierno Federal por (i) materiales y equipo de la Concesión Ojinaga-Topolobampo y (ii) el precio de la concesión Ojinaga-Topolobampo. En un principio, Grupo México controlaba el 74% de GFM, siendo el 26% restante propiedad a partes iguales entre UP e ICA. En marzo de 1999, ICA vendió su parte a UP, quedando sólo dos accionistas, UP y Grupo México, este último a través de ITM, con una participación del 26% y 74%, respectivamente.

Además de la totalidad de las acciones representativas del capital social de la Compañía, que incluía la Concesión Ojinaga-Topolobampo y la Concesión Pacífico-Norte, el precio pagado incluía acciones representativas del 25% del capital social de FTVM, la terminal de ferrocarriles de la Ciudad de México, valuadas, según estados financieros de la Compañía al 30 de junio de 1997, en \$55.8 millones (valor histórico). En agosto de 1999 GMÉXICO, con la autorización de la SCT, transfirió a Ferromex la totalidad de sus derechos y obligaciones de la concesión de Nogales-Nacozari de conformidad con un Convenio de Cesión de Derechos.

Las Concesiones

Actualmente, Ferromex cuenta con tres Títulos de Concesión para ofrecer servicios de transportación de carga, identificadas como: la Vía General de Comunicación Ferroviaria Pacífico-Norte, la Vía Corta Ojinaga-Topolobampo (en ésta también se proporciona el servicio de transporte de pasajeros), y la Vía General de Comunicación Ferroviaria Nacozari. Con fecha 12 de febrero de 2001, se modificaron los Anexos Uno, Dos, Nueve, Diez y Once del Título de Concesión Pacífico-Norte, con la finalidad de integrar a dicha vía troncal, el tramo de la vía Morelos, que va del kilómetro M-229+364.75 = B-253+668.24 al kilómetro M-262+094.30 = B-285+861 (de Hércules a Mariscal, en el estado de Querétaro). Asimismo, el día 19 de septiembre del 2006, se modificaron los Anexos Uno, Dos, Tres y Cuatro del Título de Concesión de Pacífico-Norte, con el objeto de excluir los tramos ferroviarios de las líneas IB “Yurécuaro-Los Reyes” del kilómetro IB-6+000 al IB-138+164, RA “Allende-Cd. Acuña” del kilómetro RA-10+000 al RA-118+800, AC “Salamanca-Jaral del Progreso” del kilómetro AC-0+800 al AC-35+715, IC “Ocotlán-Atotonilco” del kilómetro IC-0+700 al IC-34+900, TL “Empalme Orendain-Ameca” del kilómetro TL-6+000 al TL-52+247, y TM “La Vega-Etztatlán” del kilómetro TM-0+000 al TM-34+500, y por lo tanto incluir las líneas ferroviarias IP “Manzanillo-Peña Colorada” del kilómetro IP-0+000 al IP-6+225, Antigua troncal línea I “Guadalajara-Guadalajara” del kilómetro I-253+000 al I-256+200, IZ “Zona Industrial de Guadalajara” del kilómetro IZ-0+000 al IZ-3+500, P del kilómetro P-90+000 al P-110+360, “Y” conectada con la línea “P” en los kilómetros P-108+461 = PA-0+000 y P-108+917, “PA” del kilómetro PA-0+000 al PA-8+000, “Y” de la antigua vía del Graseo

conectada con la línea A-587+018 (kilómetro actual) = A-587+020 (kilómetros sobre plano) y A-587+444, del tramo “Y” y 413.8 metros de la cola de la “Y”.

Las concesiones otorgan a Ferromex el derecho de operar y explotar las Vías Generales de Comunicación Ferroviaria, para lo cual, mediante dichas Concesiones, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes concede el uso de la vía férrea, los derechos de vía, los centros de control de tráfico y las señales para la operación ferroviaria, así como los bienes del dominio público que se especifican en cada Concesión, aunado a lo anterior se confiere el derecho de proporcionar los servicios de Transporte Público Ferroviario de Carga y de Pasajeros (éste último, en el caso de la concesión de la Vía Corta denominada Ojinaga-Topolobampo), así como otros servicios auxiliares a los antes descritos por un período (al momento de la suscripción de las Concesiones) de 50 años (y 30 años en el caso de la Concesión identificada como Nacozari), las cuales pueden ser renovadas, en una o varias ocasiones, hasta por un plazo que en total no exceda de 50 años, de conformidad con el artículo 11 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario. Las Concesiones confieren a Ferromex el derecho exclusivo de usar, aprovechar y explotar las Vías Generales de Comunicación Ferroviaria por el tiempo que dure cada Concesión, incluidas sus prórrogas, así como para prestar el Servicio Público de Transporte Ferroviario de carga (y adicionalmente el de pasajeros en el caso de Ojinaga-Topolobampo) durante un período (al momento de la suscripción de las Concesiones) de 30 años (18 años en el caso de la Concesión Nacozari), excepto por los derechos de paso y de arrastre de la red de vías ferroviarias que entraron y/o entren en vigor de acuerdo con lo señalado en las Concesiones y por los periodos señalados en las mismas. Actualmente, la Compañía presta servicios de transporte público de pasajeros en las rutas Chihuahua-Pacífico y Los Mochis, Sin. a Creel, Chih., así como en el tren denominado José Cuervo Express, que corre desde la Ciudad de Guadalajara hasta Tequila en el Estado de Jalisco. De no prorrogarse las Concesiones, la vía y bienes revertirán a la Nación, sin costo alguno para el Gobierno Federal.

Con fecha 2 de enero de 2012, el Título de Concesión de la Vía General de Comunicación Ferroviaria Pacífico-Norte, sufrió una nueva modificación con la finalidad de excluir los bienes concesionados del kilómetro 1-604+475 al 1-605+800 e incluir el “Libramiento Ferroviario” ubicado sobre el margen norte del Vaso II de la Laguna de Cuyutlán en Manzanillo, Colima; la conexión del desvío ferroviario de la línea “I” con las vías del patio de Manzanillo en la vía de la Báscula y dos corta-vías para conectar la línea “I” con la prolongación de la vía de la Báscula. Asimismo, se incluye el patio de Tepalcates y las 26.02 hectáreas que forman parte del mismo.

Adicionalmente, el 7 de septiembre de 2016, el Pleno del Instituto Federal de Telecomunicaciones (“IFT”) aprobó en la XXIX Sesión Ordinaria, la resolución mediante la cual otorga un título de concesión para usar y aprovechar bandas de frecuencias del espectro radioeléctrico, con vigencias al 31 de diciembre de 2019 y 2021 que han sido renovadas anualmente, y a 15 (quince) años, así como un título de concesión único con una vigencia de 10 (diez) años contados a partir de la fecha de su otorgamiento, para proveer todo tipo de servicios públicos de telecomunicaciones y radiodifusión, ambas de uso público. El día 30 de noviembre de 2016, la Compañía pagó aprovechamientos por concepto de contraprestación por un monto de \$24.2 millones de pesos y el 7 de abril del 2020 pagó aprovechamientos por un monto de \$5.8 millones de pesos.

Con fechas 31 de enero de 2017 y 19 de octubre de 2021, se modifican las condiciones 1.2.1. tercer párrafo, 1.4.2. párrafo primero y 2.5. del Título de Concesión la vía troncal del Pacífico-Norte, para ampliar la condición de exclusividad de la concesión original en cinco (5) años seis (6) meses y cuatro (4) años siete (7) meses respectivamente, para un total de cuarenta (40) años un (1) mes. Para ambos casos, la inversión comprometida fue de \$2,340.0 y \$3,317.5 millones de pesos para un total de \$5,657.5 millones de pesos destinados a llevar a cabo la construcción de libramiento ferroviario de Celaya, Línea AM, aportando, además los recursos adicionales para la liberación del derecho de vía faltante tanto en lo que corresponde liberar al Concesionario como lo que faltaba regularizar. Al 31 de diciembre de 2025 se han ejercido \$4,145 millones.

Asimismo, con fecha 14 de agosto de 2023, se modificaron nuevamente las condiciones 1.4.2. párrafo primero, 2.5. así como la 5.1. del Título de Concesión la vía troncal del Pacífico-Norte, para: i) prorrogar el periodo de exclusividad por un periodo total de cincuenta y siete (57) años y nueve (9) meses; ii) ampliar la vigencia de la concesión por un periodo total de cincuenta y ocho años (58), contados a partir del 14 de febrero de 1998, por una inversión comprometida de \$3,201.0 millones de pesos para la construcción de obras del “Programa de Seguridad Vial” que se especifican en el Anexo BIII de dicha modificación; y iii) para excluir de la concesión el inmueble denominado “Taller de reparación de locomotoras MK-RAIL” ubicado en la línea “N”, a la altura del km N-284+000 por encontrarse a 73 kilómetros aproximadamente del punto más cercano de las vías concesionados. Al 31 de diciembre de 2025 se han ejercido \$341 millones.

A la fecha de este Reporte, las Concesiones se encuentran en vigor, Ferromex ha cumplido con sus obligaciones conforme a las mismas y no ha sido notificado de circunstancia alguna que pudiera traer como consecuencia su revocación, rescate y/o terminación de dichas concesiones.

La Red de Ferromex

Además de que la Compañía ya era concesionaria al momento de su adquisición de la vía troncal Pacífico-Norte, también era concesionaria de la vía corta Ojinaga-Topolobampo. Posteriormente, en el año de 1999, la Compañía obtuvo la Concesión Nacozari. El sistema, en su conjunto, conecta a las ciudades de México, Guadalajara, Monterrey y otras ciudades importantes de México, localizadas en las zonas centro y oeste, y a éstas con los puertos de la costa occidental Manzanillo, Mazatlán, Topolobampo y Guaymas, así como con ciertos cruces fronterizos de importancia estratégica tales como: Caléxico-Mexicali, Nogales-Nogales, El Paso-Cd. Juárez, Presidio-Ojinaga y Eagle Pass-Piedras Negras. También está conectada con los puertos de Altamira y Tampico (mediante derecho de paso) en el Golfo de México. Las Concesiones establecen que Ferromex tiene que otorgar a KCSM (antes TFM, S.A. de C.V.) ciertos derechos de paso a sus vías concesionadas y a su vez tiene derecho de utilizar ciertos derechos de paso en las vías concesionadas a KCSM. Ferromex tiene, entre otros, derecho de paso a lo largo de los más de 600 km. de la ruta nort-sur de KCSM, desde Encantada (cerca de Ramos Arizpe) hasta Viborillas (cerca de Querétaro). De igual forma, Ferromex otorga derechos de paso a KCSM, destacando principalmente, el que va de Mariscalá (cerca de Querétaro) hasta la ciudad de Guadalajara, y a través de otra vía, hasta el puerto de Altamira.

En adición a los Derechos de Paso obligatorios descritos anteriormente, Ferromex y KCSM son parte de cierto convenio firmado el 9 de febrero de 2010, por virtud del cual se otorgan recíprocamente derechos de paso en Monterrey, Altamira, Guadalajara y Aguascalientes.



Segmentos del Negocio

Durante el año 2025, el 98.5% de los ingresos de Ferromex provinieron de los siguientes segmentos de negocio.

El transporte de productos Agrícolas participó con el 36.4% de los ingresos de Ferromex, Intermodal 12.8%, Automotriz 13.3%, Productos Industriales 7.3%, Químicos y Fertilizantes 6.9%, Minerales 7.1%, Energía 5.3%, Metales 5.0% y Cementos 4.4%. Este porcentaje incluye los conceptos de flete y el ajuste al precio del diésel.

Los otros servicios que representan el 1.5% de los ingresos, incluyen a otros ingresos y servicio de transporte de pasajeros.

La diversidad de los mercados e industrias que servimos nos da una gran estabilidad ante las fluctuaciones en la demanda. Nuestra alta participación en el transporte de productos agrícolas atiende necesidades primarias, tanto en importaciones como exportaciones.

Durante el 2025, Ferromex reporta un decremento respecto al año anterior, ya que el volumen de carga transportada fue de 54.2 mil millones de toneladas-kilómetro netas, contra las 54.3 mil millones de toneladas-kilómetro netas en el 2024. Los carros cargados en el año totalizaron 1,333,981.

El volumen de carga transportada expresada en toneladas kilómetro netas decrementó en 90.7 millones que representó un decremento del 0.2% con respecto al año anterior. Los segmentos que presentaron incremento fueron: Intermodal 5.2%, Agrícolas 1.2%, Automotriz 19.6%, en tanto los segmentos que sufrieron decremento fueron: Energía 16.6%, Metales 12.6%, Cemento 8.5%, Químicos y Fertilizantes 3.2% e Industriales 2.3%.

Volumen por Segmento (Millones de Toneladas/Km Netas) Año Concluido al 31 de diciembre de:						
Segmento	2025	Part. %	2024	Part. %	2023	Part. %
Agrícolas	24,206.4	44.7	23,927.8	44.1	21,120.6	41.1
Intermodal	8,318.2	15.3	7,903.7	14.6	6,028.3	11.8
Minerales	5,263.3	9.7	5,106.9	9.4	5,918.7	11.5
Químicos y Fertilizantes	3,545.4	6.5	3,661.0	6.7	3,623.8	7.1
Metales	3,276.3	6.0	3,747.2	6.9	4,574.0	8.9
Cemento	2,582.7	4.8	2,822.9	5.2	2,948.0	5.7
Industriales	2,492.7	4.6	2,551.3	4.7	2,465.9	4.8
Automotriz	2,339.0	4.3	1,955.8	3.6	1,912.7	3.7
Energía	2,195.6	4.1	2,633.7	4.8	2,754.7	5.4
Total Segmentos	54,219.6	100	54,310.3	100	51,346.7	100

Estrategia de Negocios

Ferromex ha implementado una estrategia comercial bajo tres acciones:

Retener la Base de Clientes. Después de la privatización, la prioridad de Ferromex fue retener su base de clientes existentes. Para ello, la Compañía continúa invirtiendo una gran cantidad de recursos en fuerza motriz, equipo de arrastre e infraestructura, diseñados para mejorar el servicio e incrementar la capacidad de su red.

Incremento de la Participación con los Clientes. Esta parte de la estrategia de Ferromex está encaminada a reanalizar constantemente las necesidades globales de transporte de sus clientes existentes, lo que permite identificar nuevas oportunidades de negocio generadas por cambios en la logística, lanzamiento de nuevos productos, variaciones en la producción, cambios en el mercado o limitaciones generadas por falta o mejora de infraestructura. El objetivo es brindarles a nuestros clientes una solución logística integral, competitiva, la cual incluye asesoría técnica e inversiones potenciales que permitan generar eficiencias operativas.

Obtención de Nuevos Clientes. Con el objetivo de aumentar su participación en el transporte terrestre de carga, Ferromex cuenta con un programa de prospección de clientes por tipo de carga o mercado. Las nuevas oportunidades de negocio surgen del ingreso de nuevos participantes en el mercado o ampliando la zona de influencia de la red ferroviaria de Ferromex.

- La asesoría comercial es clave para los clientes nuevos, porque les permite entender los beneficios de la transportación

ferroviaria y la trascendencia de la ubicación geográfica desde un punto de vista de costo logístico.

Con base en los análisis de mercado Ferromex identifica zonas potenciales de negocio con acceso y sin acceso ferroviario. En caso de haber limitaciones de acceso ferroviario, Ferromex continúa ampliando su zona de influencia mediante inversiones para conectarse a industrias nuevas o rehabilitando la infraestructura existente o construyendo nuevas terminales de trasvase.

Ventajas Competitivas.

- Ferromex tiene la Concesión de su red ferroviaria por 58 años y el derecho de uso exclusivo de la misma por 57 años y nueve meses.
- Ferromex ofrece la red ferroviaria con mayor cobertura en México con 7,120 Km. de vía principal y 1,010.5 km de ramales, la cual conecta con 6 de los principales puertos de México (Guaymas, Topolobampo, Mazatlán, Manzanillo, Altamira y Tampico) y 5 puntos fronterizos (Mexicali, Nogales, Ciudad Juárez, Ojinaga y Piedras Negras).
- Ferromex posee la flota tractiva más grande de México con 646 locomotoras, 26,429 carros de distintos tipos y 3,677 contenedores, entre propios y arrendados.
- Ferromex se rige bajo los más altos estándares operativos (AAR “Association of American Railroads”) lo cual le permite conectar e intercambiar eficientemente con dos de los Ferrocarriles Clase 1 más importantes de Norte América: Union Pacific (UP) y Burlington Northern Santa Fe (BNSF).
- Ferromex cuenta con acceso directo a los principales Centros Industriales de México (Valle de México, Guadalajara, Monterrey y el Bajío).
- Ferromex brinda servicio a los principales productores de México a través de la diversificación de sus productos y servicios en 9 segmentos: Agrícolas, Minerales, Intermodal, Metales, Químicos y Fertilizantes, Cemento, Energía, Automotriz y Productos Industriales
- Ferromex ofrece servicios altamente especializados. El mejor ejemplo son los trenes “Carrusel” de grano; los cuales se operan conjuntamente con los ferrocarriles norteamericanos y consisten en trenes de más de 100 tolvas que cargan más de 90 toneladas por carro, los cuales dan servicio directo entre el origen y el destino a instalaciones preparadas para cargar y descargar el tren completo en un máximo de 24 horas.
- Para brindar el mejor servicio Ferromex cuenta con el Centro Nacional de Servicio a Clientes, con soporte las 24 hrs. del día los 365 días del año. A través del número telefónico 800 3377 663 o la página de internet www.ferromex.mx Ferromex mantiene una comunicación estrecha con el cliente, resolviendo en cuestión de horas cualquier problema o incidente que pudiera presentarse.
- Ferromex ofrece a sus clientes la facilidad de documentar sus embarques desde su página web, a través del enlace e-Ferromex, los 7 días de la semana, las 24 horas del día.
- El ferrocarril representa una opción amigable al medio ambiente ya que las emisiones de carbono son 75% menores comparado contra el autotransporte (como ejemplo un tren Carrusel de 100 carros de ferrocarril equivale a sustituir la circulación de 300 camiones).

Resumen de Información Financiera

Los estados financieros incluidos en este reporte anual están preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera de Contabilidad (“Normas NIIF de Contabilidad” o “IFRS” o “IAS” por sus siglas en inglés) emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (“IASB” por sus siglas en inglés).

La siguiente tabla muestra información financiera resumida de la Compañía para cada uno de los periodos que se indican. Esta información debe ser leída junto con y está sujeta en su totalidad, a la información contenida en los Estados Financieros de la Compañía, incluyendo las notas respectivas (anexo 1).

A continuación, se presenta información financiera resumida para los años terminados el 31 de diciembre de:

Información Financiera Seleccionada ⁽¹⁾
Estados de resultados y otros resultados integrales
(expresado en millones de pesos nominales)

	2025	2024	2023
Ingresos por servicios	\$ 48,038.3	\$ 45,102.3	\$ 40,953.4
Costos directos	29,705.9	27,037.3	22,982.5
Utilidad bruta ajustada	18,332.4	18,065.0	17,970.9
Gastos de operación	8,056.6	7,353.2	6,548.2
Otros (ingresos) gastos-neto	(116.9)	(48.6)	(68.4)
Utilidad de operación	10,392.7	10,760.4	11,491.1
Costo financiero	411.1	726.3	474.6
Participación en utilidad en asociada	(72.9)	(59.4)	(57.5)
Utilidad antes de impuesto a la utilidad	10,054.5	10,093.5	11,074.0
Impuesto a la utilidad	2,800.1	2,812.3	3,439.3
Utilidad neta	\$ 7,254.4	\$ 7,281.2	\$ 7,634.7
Otros resultados integrales netos de			
Partidas del resultado integral	(230.4)	226.0	(11.7)
Resultado integral	\$ 7,484.8	\$ 7,055.2	\$ 7,646.4
UAFIRDA	\$ 15,999.7	\$ 16,030.8	\$ 16,150.3

(1) Véase Estados de resultados y otros resultados integrales completo en “3. a) Información Financiera y Operativa seleccionada”.

Emisiones de Certificados Bursátiles

Comportamiento de los Certificados Bursátiles en el mercado de valores.

Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V., tiene en circulación al amparo de un programa de Certificados Bursátiles de fecha 13 de mayo de 2021 por un monto total de \$20,000,000,000.00 (veinte mil millones de pesos 00/100 M.N.) dos emisiones de Certificados Bursátiles registrados en la Bolsa Mexicana de Valores, con las claves de cotización: “FERROMX 21” y “FERROMX 25”.

Los Certificados Bursátiles emitidos al amparo del Programa mencionado, se encuentran inscritos con el número 2864-4.15-2021-004 y 2864-4.15-2021-004-03, respectivamente, en la sección de valores del RNV.

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

Emisión	Fecha de contratación	Fecha de vencimiento	Tasa	Monto
FERROMX-21	18-May-2021	09-May-2028	Tasa fija de 7.19%	\$1,692 millones de pesos
FERROMX-25	12-May-2025	23-Oct-2028	TIE 28 días + 0.47%	\$5,500 millones de pesos

Para más detalle revisar el apartado de Informe de créditos relevantes.

¹ Aun cuando el UAFIRDA no es sinónimo de flujo disponible, constituye una medida alternativa usada por la Compañía, generalmente aceptada financieramente.. No obstante ello, para tener una visión completa y correcta de la situación financiera de la Compañía, véase el resto de este Reporte, incluyendo los Estados Financieros de la Compañía.

Factores de riesgo:

1. Ciertos Factores de Riesgo relacionados con la Compañía

Grupo México y UP tienen una influencia determinante en la conducción del negocio de la Compañía.

Grupo México y UP tienen una influencia significativa sobre la conducción del negocio y el control de la Compañía. Grupo México es propietario del 70.3% de GMXT, (el 15.2% es propiedad de INBURSA y CARSO, el 8.0% son acciones en tesorería y el 6.5% está distribuido entre el gran público inversionista). Los propietarios del capital social en circulación de GFM son GMXT en 74.0% y UP con el 26.0% a través de Mexican Pacific LLC. Grupo México controla a través de GMXT, el 52.0% de las acciones representativas del capital social en circulación de GFM, quien es propietaria del 99.99% de las acciones de Ferromex. En general, todas las decisiones importantes de la Compañía deben de ser tomadas de común acuerdo entre Grupo México y UP. Grupo México tiene derecho a nombrar a ocho de los once consejeros de Ferromex, mientras que UP tiene derecho a nombrar tres consejeros. UP y Grupo México conjuntamente, y en algunos casos, conforme a ciertas limitaciones, Grupo México actuando por sí solo, tiene la facultad de tomar todas las decisiones que requieren la aprobación del Consejo de Administración de Ferromex. En consecuencia, las decisiones que tomen tanto Grupo México como UP respecto de la Compañía podrían ser favorables a sus intereses, pero desfavorables a los intereses de los Tenedores (Ver “4. c) Administración-Administradores y Accionistas”).

La Compañía ha incurrido en deuda y pudiera incrementar su nivel de endeudamiento.

Ferromex ha incurrido y probablemente seguirá incurriendo en deuda por montos importantes, lo cual pudiera afectar de manera adversa los derechos de los acreedores de Ferromex, incluyendo a los Tenedores, así como la capacidad de pago de Ferromex. Al 31 de diciembre de 2025, la deuda derivada de financiamientos de Ferromex ascendía a la cantidad de \$7,192,000 miles de pesos (\$7,179,523 miles de pesos netos de costo de emisión de deuda). (Ver “3. c) Información Financiera-Informe de Créditos Relevantes”).

Una reducción en la calificación crediticia aplicable a la Compañía también afectaría adversamente el costo de la deuda de la Compañía, la situación financiera, la posibilidad de refinanciarla y podría afectar significativamente a los Tenedores.

Además, Ferromex está obligada a destinar un monto de sus flujos de operación al servicio de su deuda.

La capacidad de la Compañía para pagar su deuda depende principalmente de sus resultados de operación. Si los resultados de operación de la Compañía se ven afectados de manera significativa, por cualquier circunstancia y el conocimiento y la pericia en su administración disminuye la rentabilidad, la Compañía podría enfrentar problemas para pagar su deuda.

El Gobierno Federal tiene la facultad de revocar las Concesiones, en caso de incumplimiento por parte de la Compañía de las obligaciones establecidas en las mismas.

Las Concesiones son el principal activo de la Compañía y sin ellas, la Compañía no puede llevar a cabo sus negocios. Las Concesiones pueden ser revocadas por el Gobierno Federal por diversas razones, entre las que se incluyen, el interrumpir la prestación del servicio ferroviario, total o parcialmente, salvo en aquellos casos permitidos por la Ley, sus reglamentos y las Normas Oficiales Mexicanas (NOM), realizar u omitir actos que impidan la operación de otros concesionarios, incumplir en el pago de indemnizaciones por daños que resulten de la prestación del servicio, aplicar tarifas superiores a las registradas ante la Agencia de

Trenes y Transporte Público Integrado (“ATTRAPI” o “La Agencia”) o incumplir con las obligaciones incluidas en las Concesiones. (Ver 2. b) iii) “La Compañía-Descripción del Negocio-Patentes, Licencias, Marcas y Otros Contratos-Concesiones”). Las Concesiones también pueden darse por terminadas en el caso de liquidación o quiebra de Ferromex. En cualesquier de los citados casos de revocación o terminación, las operaciones y resultados de operación de Ferromex se verían afectados en forma adversa y significativa y podrían traer como consecuencia que Ferromex incumpliere sus obligaciones de pago respecto de los Certificados Bursátiles.

El Gobierno Federal tiene la facultad de requisar o rescatar las Concesiones o de imponer modalidades en el servicio.

La Ley y las Concesiones permiten al Gobierno Federal, por medio de la SICT, la requisa de las Vías Generales de Comunicación explotadas por Ferromex (y los equipos ferroviarios y bienes relacionados), en caso de desastre natural, de guerra, de grave alteración del orden público o cuando se prevea algún peligro inminente para la seguridad nacional, la paz interior del país o para la economía nacional, pagando los daños y perjuicios que esta requisa cause a su valor real (excepto en el caso de guerra internacional). (Ver 2. b) iii) “La Compañía-Descripción del Negocio-Patentes, Licencias, Marcas y Otros Contratos-Concesiones”).

La Ley General de Bienes Nacionales señala que las Concesiones pueden ser rescatadas por causa de utilidad o interés público, mediante el pago de una indemnización.

Finalmente, el Gobierno Federal, a través de la SICT y previa opinión técnica y operativa de la ATTRAPI, para atender necesidades derivadas de caso fortuito o de fuerza mayor, puede imponer modalidades en la operación y explotación del servicio público de transporte ferroviario, contra el pago de una indemnización o contraprestación según sea el caso de que se trate. Ferromex no puede asegurar que, en los casos citados, la indemnización a recibir sea la necesaria para resarcirle por los daños y perjuicios sufridos, ni que la indemnización será pagada en un plazo adecuado. En cualquiera de los casos citados, las operaciones y resultados de Ferromex podrían verse afectados en forma adversa y significativa y Ferromex podría no contar con recursos suficientes para cumplir con sus obligaciones, incluyendo sus obligaciones respecto de los Certificados Bursátiles.

De conformidad a lo establecido en las Concesiones y en la Ley, la Agencia tiene la facultad, en caso de que las partes no lleguen a un acuerdo derivado de los procedimientos relacionados con los artículos 112 y 112 Bis del Reglamento del Servicio Ferroviario, en adelante el Reglamento, de fijar de forma unilateral las condiciones y contraprestaciones que deban pagar y cobrar los concesionarios por los derechos de paso y los servicios de interconexión, tomando como base ciertos parámetros establecidos en la Ley. (Ver 2. b) iii) “La Compañía-Descripción del Negocio-Patentes, Licencias, Marcas y Otros Contratos-Concesiones”).

Considerando que existe competencia efectiva Ferromex fijará libremente las tarifas en términos que permitan la prestación de los servicios en condiciones satisfactorias de calidad, eficiencia, competitividad, seguridad y permanencia.

De conformidad a lo establecido en las Concesiones, Permisos, Ley y Reglamento, Ferromex tiene la facultad de establecer las tarifas que cobre al público por sus servicios, con el único requisito de que las mismas sean registradas ante la ATTRAPI. Como excepción a dicha facultad, la Ley establece que en caso de que se determine que no existe competencia efectiva en la prestación de determinado, la ATTRAPI podrá, previa resolución de la Comisión Federal de Competencia, establecer bases de regulación tarifaria por la prestación del mismo. La Compañía no puede asegurar que en caso de que se dé el supuesto establecido en el presente párrafo las bases de regulación tarifaria establecidas por la ATTRAPI serían suficientes para cubrir los costos y no afectar las utilidades de la Compañía. Hasta el momento, la ATTRAPI no ha establecido base tarifaria alguna.

La Compañía está sujeta a diversas obligaciones de hacer y no hacer.

Conforme a los términos de los diversos pasivos que tiene contratados la Compañía, la misma está sujeta a diversas obligaciones de hacer y no hacer. (Ver 3. C) “Información Financiera-Informe de Créditos Relevantes”). Si la Compañía incumpliere con cualquiera de dichas obligaciones, los pasivos de la Compañía podrían darse por vencidos anticipadamente (incluyendo los pasivos de la Compañía conforme a los Certificados Bursátiles), caso en el cual es posible que la Compañía no pueda pagar simultáneamente todas sus obligaciones, incluyendo sus obligaciones conforme a los Certificados Bursátiles.

La Compañía podría ser responsable del pago de cantidades significativas, derivadas de accidentes, fallas mecánicas, choques o daños en propiedad ajena.

En virtud de la naturaleza de sus operaciones, la Compañía podría ser responsable del pago de cantidades significativas, derivadas de accidentes, fallas mecánicas, choques o daños en propiedad ajena. La Compañía, en el curso ordinario de sus operaciones, se encuentra expuesta a riesgos resultantes de choques o accidentes que pudieran derivar en responsabilidades con terceros. No obstante que la Compañía cuenta con seguros de responsabilidad contratados con empresas de reconocido prestigio y de acuerdo con los estándares de la industria, la Compañía no puede asegurar que las coberturas resultantes de las mismas serían suficientes para cubrir las responsabilidades que pudieran derivarse de algún accidente o choque. En tal caso, la Compañía tendría que cubrir dichas responsabilidades con recursos propios, lo que podría afectar los resultados y flujos de efectivo de la misma; asimismo, independientemente de las responsabilidades pecuniarias y de sí las cubriera la Compañía, dichos accidentes podrían tener como consecuencia la interrupción del servicio y por consiguiente la disminución de ingresos. En cualquiera de los casos citados, las operaciones y resultados de Ferromex podrían verse afectados en forma adversa y significativa, y Ferromex podría no contar con recursos suficientes para cumplir con sus obligaciones, incluyendo sus obligaciones respecto de los Certificados Bursátiles.

Los aumentos en el precio de los combustibles podrían incrementar los costos de operación y podrían afectar negativamente los resultados de operación de la Compañía.

Al cuarto trimestre de 2025 el precio del diésel incrementó en 3.3% comparado con el mismo periodo de 2024.

El diésel es el principal insumo de la Compañía, por lo que un alza en su precio provocará un incremento en los costos de operación que nuestros clientes verán reflejado en el cobro del descuento por sobrecargo de combustible.

La competencia directa contra el camión, barco, cabotaje y KCSM puede afectar los resultados de la Compañía.

La Compañía enfrenta competencia significativa del autotransporte. De hecho, antes de la privatización del ferrocarril, los auto transportistas habían reducido considerablemente la participación de mercado de Ferrocarriles Nacionales de México, lo cual ha requerido de esfuerzos e importantes inversiones por parte de Ferromex, para revertirlo (Ver sección 2. b) viii) “La Compañía-Descripción del Negocio-Información de Mercado”). Considerando que las líneas de autotransportes tanto nacionales como extranjeras pueden competir eficientemente respecto a costos con Ferromex, sobre todo en distancias cortas y medias (hasta 400 km) ya sean locales o transfronterizas, esta industria representa un competidor difícil de enfrentar, más aún será cuando se concrete el libre tránsito del autotransporte mexicano a Estados Unidos. También enfrenta competencia con transporte marítimo, aunque a menor escala, tanto en importaciones como en el servicio de cabotaje. Esta competencia es especialmente importante en el segmento agrícola.

KCSM, una de las otras concesionarias de vías férreas en México, también compite con Ferromex, pues representa una alternativa para transportación de bienes al mercado norteamericano y algunas ciudades de México que son atendidas por ambas compañías.

Consideramos que nuestro alto nivel de servicio, conocimiento del mercado y cercanía con el cliente nos permitirán seguir ganando participación de mercado.

Las operaciones de Ferromex se encuentran en línea con la legislación vigente en materia ambiental, contando con la infraestructura necesaria para el cumplimiento normativo, aplicable en todos los puntos de sus operaciones. La actividad de la empresa se rige en apego de legalidad y confiabilidad, buscando la satisfacción de nuestros clientes, así como, la reducción de costos relacionados en atención a riesgos y accidentes con posibles impactos ambientales.

En virtud de ello, año con año se trabaja en mejorar el desempeño de cada uno de sus puntos operativos con la finalidad de prevenir y mitigar los impactos de la industria ferroviaria en el medio ambiente, a través de un esquema de auditoría ambiental externa, donde se determina el nivel de desempeño y la identificación de las actividades de regulación adoptadas. Toma como base las normas mexicanas e internacionales de referencia en materia de calidad del aire, emisión de ruido, prevención de la contaminación en agua, suelo y subsuelo, manejo integral de residuos, protección de recursos naturales, eficiencia energética, riesgo ambiental, atención de emergencias ambientales y gestión ambiental.

Dichas actividades se rigen bajo un sistema de gestión interno, diseñado para identificar, prevenir y mitigar posibles riesgos ambientales derivados de la naturaleza de nuestras operaciones. Este esquema de mejora continua permite que la compañía identifique oportunamente los elementos de relevancia, logrando reducir el riesgo de impactar algún aspecto ambiental.

En virtud de la naturaleza de su negocio y de lo dispuesto por las Concesiones, la Compañía tiene que efectuar importantes inversiones de capital.

De conformidad con lo establecido en las Concesiones y con el propósito de competir eficazmente con los autotransportistas, la Compañía ha efectuado fuertes inversiones de capital en los últimos años: \$4,462,977 miles en el año 2024, \$5,846,063 miles en el año 2024 y \$5,151,931 miles en el año 2023, en 2024 se comprometieron \$5,486,858 miles, y se estima que tendrá que seguir efectuando inversiones para eficientizar sus operaciones y competir rentablemente. En virtud de la naturaleza del negocio ferroviario, la Compañía, tiene que efectuar importantes inversiones de capital en la mejora y mantenimiento de sus líneas férreas, así como de sus patios, laderos y terminales. La Compañía no puede asegurar que contará con los recursos suficientes para llevar a cabo dichas inversiones; de no poder hacerlo, las operaciones y situación financiera de la Compañía podrían verse afectados en forma adversa y significativa. De no contar con suficientes recursos y decidir aplicarlos a nuevas inversiones, la Compañía podría dejar de cumplir puntualmente con sus obligaciones conforme a los Certificados Bursátiles.

Relación con el Sindicato Ferroviario

La Compañía mantiene buenas relaciones con el STFRM, sin embargo, en caso de que se diere un conflicto laboral colectivo de importancia, las operaciones de la Compañía podrían verse afectadas, lo que podría tener un impacto adverso significativo sobre la situación financiera y los resultados de operación de Ferromex. (Ver 2. b) vi) “La Compañía-Descripción del Negocio-Recursos Humanos”).

2. Ciertos Factores de Riesgo relacionados con México

La situación económica de México podría afectar de manera negativa el negocio y resultados de operación de la Compañía.

Ferromex es una sociedad mexicana; por lo tanto, los negocios de la Compañía podrían verse afectados en forma adversa y significativa por la situación general de la economía mexicana, por una devaluación del Peso, por la inflación, por tasas de interés altas, por acontecimientos políticos o sociales en México, así como por cualquier otra decisión, de cualquier carácter que tome u omita tomar el Gobierno Federal, que sigue teniendo una influencia significativa sobre la situación política, económica y social de México.

México ha experimentado situaciones económicas adversas.

México ha vivido crisis económicas muy severas durante su historia, a partir de octubre de 2008, el Peso sufrió una devaluación respecto al dólar americano, el tipo de cambio se deslizó aproximadamente 18.3%, tomando en consideración el tipo de cambio del 1° de enero de 2008 y al 31 de diciembre 2025 la depreciación ha sido del 64.6% aproximadamente; sin embargo, esta situación no repercutió en los resultados cambiarios de manera significativa, debido a que aproximadamente el 52.7% de los ingresos de Ferromex se facturan en dólares americanos.

Se prevé que la economía crezca un 1,2 % en 2026 y un 1,7 % en 2027. El bajo desempleo y la moderación de la inflación impulsarán el consumo. El consumo público y la inversión se mantendrán moderados. Las exportaciones se verán afectadas por los aranceles elevados y la incertidumbre. La bajada de los tipos de interés brindará cierto apoyo a la inversión, pero se espera que su recuperación sea gradual, debido a la persistente incertidumbre tanto a nivel nacional como internacional. La implementación de un marco fiscal a mediano plazo contribuiría a reducir el déficit y a generar margen para inversiones que impulsen la productividad, especialmente en educación.

La economía global se mantiene a la expectativa ante la evolución de diversas tensiones geopolíticas. En el caso de nuestro país, aunque distintas fuentes pronostican una desaceleración de la economía, podría haber en determinados sectores cierto optimismo debido a la consolidación de nuevas estrategias comerciales, así como alianzas con diferentes bloques que favorecen a la industria, las cuales darían paso a un dinamismo económico regional capaz de impulsar el crecimiento sostenido. El bajo desempleo y la

moderación de la inflación impulsarán el consumo. El consumo público y la inversión se mantendrán moderados

En México en el 2025, la inflación fue de 3.7% y el PIB tuvo un aumento del 4.6%, en 2024, la inflación fue de 4.2% y el PIB tuvo un decremento del (0.6)% y en 2023, la inflación fue de 4.7% y el PIB tuvo un incremento del 3.1%.

La depreciación y/o devaluación del Peso en relación con el Dólar podría afectar adversamente la situación financiera y los resultados de operación.

El volumen de ventas de la Compañía puede disminuir después de una fuerte devaluación o depreciación del Peso, si la actividad económica baja y el volumen de mercancía transportada disminuye en virtud de una menor actividad económica en el país. Cualquier depreciación o devaluación futura importante del Peso podría reducir el volumen de ventas de la Compañía, lo que podría tener un impacto negativo sobre los resultados de operación.

Además, una parte de los costos de operación de la Compañía se encuentran denominados o indexados al Dólar, por lo que una devaluación significativa del Peso frente al Dólar podría ocasionar un incremento importante en los costos de operación de la Compañía, que la Compañía podría no ser capaz de transferir a sus clientes.

Respecto del año 2025, los principales costos denominados en Dólares fueron arrendamiento de locomotoras, arrendamiento equipo de arrastre, mantenimiento a locomotoras, maniobras, materiales refacciones para carros y contingencias por daños a terceros, que representaron aproximadamente el 50.6% del total de los costos de operación. Por otra parte, el precio del diésel está ligado al precio internacional del petróleo y a la cotización Peso-Dólar; este insumo representó el 25.4% de los costos de operación en el 2025. De ser este el caso, los márgenes de operación de la Compañía podrían disminuir, lo que podría traer un efecto adverso significativo en la situación financiera y resultados de la Compañía y en consecuencia, en su capacidad para pagar los Certificados Bursátiles.

Las disminuciones en el valor del Peso en relación con otras divisas aumentarían los costos de los intereses en Pesos respecto de las obligaciones que la Compañía tuviera denominadas en otras divisas. En virtud de que la mayoría de los ingresos de la Compañía son en Pesos, lo anterior podría afectar de manera negativa su capacidad de cumplir con los pagos de principal e intereses con respecto a las deudas que la Compañía tuviera en otras divisas. El valor del Peso ha estado sujeto a fluctuaciones significativas con respecto al Dólar en el pasado y podría estar sujeto a fluctuaciones considerables en el futuro. Al 31 de diciembre de 2025 y 2024 el tipo de cambio del Peso frente al Dólar fue de \$17.9667 y \$20.2683 por dólar, respectivamente, lo que representó un incremento del 11.4%.

Además, una devaluación o depreciación cuantiosa del Peso podría alterar los mercados de cambios internacionales y podría limitar la capacidad de la Compañía de transferir o convertir en Dólares y otras divisas los Pesos que obtiene de sus operaciones. Si bien el gobierno mexicano actualmente no restringe y por muchos años no ha restringido el derecho o facultad de los mexicanos o de entidades extranjeras de convertir Pesos en Dólares o de transferir otras divisas fuera de México, el gobierno podría instituir restricciones en materia de cambio de divisas en el futuro, lo que afectaría en forma adversa y significativa a la Compañía.

La Compañía no puede asegurar que el Peso no se devaluará con relación al Dólar en el futuro o que el Gobierno Federal no aprobará disposiciones que restrinjan el derecho de cambiar Pesos en Dólares y viceversa.

Altos niveles de inflación en México podrían afectar adversamente la situación financiera y resultado de operación de la Compañía.

México ha experimentado niveles altos de inflación en el pasado, sin embargo, durante 2025 dichos niveles han disminuido con respecto a 2024. La tasa anual de inflación, según cambios en el Índice Nacional de Precios al Consumidor, fue de 3.7% para 2025, 4.2% para 2024 y 4.7% para 2023. Los ingresos de la Compañía podrían verse afectados, de manera directa, por la fluctuación de los niveles de inflación en México. No puede asegurarse que la Compañía pueda incrementar sus precios en porcentajes equivalentes a la inflación o a niveles suficientes para cubrir los incrementos en los costos de la prestación del servicio ferroviario resultante de dicha inflación. En virtud de lo anterior, cualquier incremento inflacionario que no sea compensado mediante el incremento en los precios del servicio ferroviario, podría afectar la liquidez, la situación financiera o los resultados de operación de la Compañía, así como su capacidad para pagar los Certificados Bursátiles.

3. Ciertos Factores de Riesgo relacionados con los Certificados Bursátiles

Prelación en Caso de Concurso Mercantil o Quiebra.

En el caso de concurso mercantil o quiebra de Ferromex, los Tenedores serán considerados, en cuanto a su prelación para recibir pago, como en igualdad de condiciones que todos los demás acreedores quirografarios de Ferromex.

Conforme a la Ley de Concursos Mercantiles, en caso de declaración de concurso mercantil o quiebra de Ferromex, ciertos créditos incluyendo los créditos a favor de los trabajadores, los créditos de los acreedores singularmente privilegiados, los créditos de acreedores con garantías reales, los créditos fiscales y los créditos de acreedores con privilegio especial, tendrán preferencia sobre los créditos de los acreedores quirografarios de Ferromex, incluyendo los créditos resultantes de los Tenedores de los Certificados.

Conforme a la Ley de Concursos Mercantiles, para determinar la cuantía de las obligaciones de Ferromex a partir de que se dicte la sentencia de declaración de concurso mercantil o de quiebra, si las obligaciones de Ferromex conforme a los Certificados se encuentran denominadas en Pesos, deberán convertirse a UDIs (tomando en consideración el valor de la UDI a la fecha de la declaración del concurso mercantil o de quiebra), y si las obligaciones conforme a los Certificados se encuentran denominadas en UDIs, dichas obligaciones se mantendrán denominadas en UDIs. Asimismo, las obligaciones de Ferromex (incluyendo sus obligaciones respecto de los Certificados), sin garantía real, denominadas en Pesos o UDIs, cesarán de devengar intereses a partir de la declaración de concurso mercantil.

Finalmente, si Ferromex iniciare una acción, o cualquiera de sus acreedores iniciare una acción en contra de Ferromex, en términos de la Ley de Concursos Mercantiles, es muy probable que los procedimientos correspondientes duraren significativamente y, en consecuencia, que los acreedores de Ferromex, incluyendo los Tenedores, recuperen una cantidad inferior a la originalmente pactada y después de transcurrido un período significativo.

Mercado Limitado para los Certificados.

Actualmente no existe un mercado secundario activo con respecto de los Certificados Bursátiles y es posible que dicho mercado no se desarrolle una vez concluida la oferta o colocación de los mismos. El precio al cual se negocien los Certificados puede estar sujeto a diversos factores, tales como el nivel de las tasas de interés en general, las condiciones de mercado para instrumentos similares, las condiciones macroeconómicas en México y la situación financiera y de negocios de la Compañía o de sus acreedores. En caso de que dicho mercado secundario no se desarrolle, la liquidez de los Certificados Bursátiles puede verse afectada negativamente y los Tenedores podrán no estar en posibilidad de enajenar los Certificados en el mercado, o de enajenarlos a un precio sustancialmente inferior al precio de compra de los Certificados Bursátiles.

Otros Valores:

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

Emisión		Tipo de valor	Fecha de emisión	Fecha de vencimiento	Monto en circulación
FERROMX-21	*	Certificados bursátiles	18 de mayo de 2021	9 de mayo de 2028	\$1,692,000,000
FERROMX-25	*	Certificados bursátiles	12 de mayo de 2025	23 de octubre de 2028	\$5,500,000,000

* Emisiones al amparo de un programa de certificados bursátiles autorizado mediante oficio número 153/10026498/2021 de fecha 13 de mayo de 2021

Adicionalmente a los valores inscritos en el RNV que se mencionan en la tabla anterior, Ferromex no cuenta con otros valores

inscritos en el RNV o listados en otros mercados.

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

En los últimos tres años, Ferromex ha entregado en forma completa y oportuna, los reportes sobre eventos relevantes e información periódica requerida por la legislación mexicana y extranjera aplicable.

Respecto de los reportes que Ferromex envía a las autoridades regulatorias de forma periódica se encuentran los siguientes:

	AUTORIDAD ANTE LA QUE SE PRESENTA	PERIODICIDAD CON LA QUE SE PRESENTA	NOMBRE
1	Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA)	Anual	Revalidación al Permiso General Numero 26 para el Transporte Especializado de Material Explosivo y Sustancias Químicas.
2	Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA)	Semestral	Revalidación al permiso Ordinario para el “Arrastre” de los carros de Ferrocarril provenientes de los Estados Unidos de Norte América.
3	Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA)	Mensual	Informe sobre las operaciones realizadas durante el mes anterior, respecto del Permiso General Numero 26 para el Transporte Especializado de Material Explosivo y Sustancias Químicas.
4	Agencia de Trenes y Transporte Público Integrado (ATTRAPI)	Anual y mensual	Informe de Inversión.
5	Agencia de Trenes y Transporte Público Integrado (ATTRAPI)	Trimestral y anual	Información Estadística, Operativa, de Tráfico, Financiera y de Recursos Humanos.
6	Agencia de Trenes y Transporte Público Integrado (ATTRAPI)	Trimestral y anual	Indicadores de Seguridad y Eficiencia Operativa.
7	Agencia de Trenes y Transporte Público Integrado (ATTRAPI)	Anual	Programa de obras de construcción en Infraestructura a realizar.
8	Agencia de Trenes y Transporte Público Integrado (ATTRAPI)	Trimestral	Avance de las obras de construcción realizadas.
9	Agencia de Trenes y Transporte Público Integrado (ATTRAPI)	Anual y mensual	Tráfico de carga y de pasajeros.
10	Agencia de Trenes y Transporte Público Integrado (ATTRAPI)	Mensual y anual	Informe de quejas presentadas por los usuarios de Ferromex.
11	Agencia de Trenes y Transporte Público Integrado (ATTRAPI)	Anual	Estados financieros auditados por C.P. externo debidamente registrado ante la SHCP.
12	Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes (SICT)	Anual	Endoso “B” de la póliza de R.C.G. respecto de la terminal en el municipio de General Escobedo, Nuevo León, así como de la terminal ubicada en el municipio de Hermosillo, Sonora.
13	Agencia de Trenes y Transporte Público Integrado (ATTRAPI)	Anual	Póliza de Seguro de Responsabilidad Civil General que Ferromex en términos de la Ley y el Reglamento del Servicio Ferroviario debe contratar y mantener vigente.
14	Agencia de Trenes y Transporte Público Integrado (ATTRAPI)	Mensual	Informe respecto a Estadística de Seguridad Operativa consistente en Robo y Vandalismo, Siniestros (NOM-004-ARTF-2020) y Bloqueos Ferroviarios generados durante el mes.
15	Agencia de Trenes y Transporte Público Integrado (ATTRAPI)	Mensual	Información relativa a causas y valoración de daños de los siniestros ocurridos durante el mes a reportar, en

	AUTORIDAD ANTE LA QUE SE PRESENTA	PERIODICIDAD CON LA QUE SE PRESENTA	NOMBRE
			las vías Generales de Comunicación Ferroviaria concesionadas a la empresa.
16	Agencia de Trenes y Transporte Público Integrado (ATTRAPI)	Por reforma al RSF se actualiza cada 3 años	Plan de Negocios.
17	Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT)	Anual	Cédula de Operación Anual (COA) Reporte de Emisión de Contaminantes.
18	Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT)	Cada 10 años	Renovación Autorización para la Recolección y Transporte de Residuos Peligrosos.
19	Servicio de Administración Tributaria (Secretaría de Hacienda y Crédito Público)	Mensual	Registro 15 declaración Informativa de Aprovechamiento por los ingresos causados por el almacenaje, manejo y custodia de mercancías de Comercio Exterior en el Recinto Fiscalizado de Guadalajara, Silao y Monterrey autorizados a Ferromex de acuerdo con lo señalado en el artículo 15 de la Ley Aduanera y la Regla 2.3.5 numeral VII, inciso a), numeral 2. de las Reglas Generales de Comercio Exterior del 2017.
20	Servicio de Administración Tributaria (Secretaría de Hacienda y Crédito Público)	Anual	Forma oficial eScinco "Declaración General de Pago de Derechos" para el Recinto Fiscalizado de Guadalajara, Silao y Monterrey autorizados a Ferromex, de acuerdo con lo señalado en el artículo 40 inciso d) de la Ley Federal de Derechos.
21	Agencia de Trenes y Transporte Público Integrado (ATTRAPI)	Anual	Consumo de Energéticos en Sector Ferroviario (SENER)
22	Agencia de Trenes y Transporte Público Integrado (ATTRAPI)	Trimestral	Movimiento de contenedores, tipo, Tráfico, Puerto y Frontera.
23	Agencia de Trenes y Transporte Público Integrado (ATTRAPI)	Anual	Pares de orígenes-destinos de productos.
24	Agencia de Trenes y Transporte Público Integrado (ATTRAPI)	Anual	Informe sobre el transporte de precursores químicos y/o productos químicos esenciales.
25	Comisión Reguladora de Telecomunicaciones (CRT)	Anual	Estructura Accionaria.
26	Agencia de Trenes y Transporte Público Integrado (ATTRAPI)	Semestral	Kilómetros de vía en construcción, rehabilitación y mantenimiento.
27	Agencia de Seguridad, Energía y Ambiente (ASEA)	Anual	Póliza de Responsabilidad Civil y Ambiental.
28	Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI)	Mensual y anual	Cuestionario para empresas de Transporte y Mensajería.
29	Comisión Nacional de Energía (CNE)	Trimestral	Estadística volúmenes del producto transportado Petrolíferos y Gas L.P.
30	Comisión Nacional de Energía (CNE)	Diario	Reporte Estadístico de Información de Expendio de Gasolina y Diésel.
31	Comisión Nacional de Energía (CNE)	Anual	Pólizas de Seguro
32	Comisión Nacional de Energía (CNE)	Anual	Quejas interpuestas por los usuarios del servicio de transporte de Petrolíferos y Gas L.P.
33	Comisión Nacional de Energía (CNE)	Anual	Constancias del mantenimiento realizado al equipo ferroviario utilizado para el transporte de Gas L.P.
34	Comisión Nacional de Energía (CNE)	Anual	Reporte de incidencia por transporte de Petrolíferos y Gas L.P.
35	Comisión Nacional de Energía (CNE)	Anual	Reporte de Procedencia de Producto para los Permisos de Petrolíferos, Gas L.P. y Expendio de Petrolíferos en Estación de Servicio para Autoconsumo.
36	Comisión Nacional de Energía (CNE)	Anual	Reporte de Resultado del Dictamen que compruebe el cumplimiento de las Especificaciones de Calidad de Petrolíferos
37	Comisión Nacional de Energía (CNE)	Anual	Reporte de Resultado del Dictamen que compruebe el cumplimiento de las Especificaciones establecidas en las Normas Oficiales Mexicanas que apliquen.
38	Comisión Nacional de Energía (CNE)	Anual	Pago Supervisión Anual de los Permisos emitidos por la C.R.E. a la Empresa.

	AUTORIDAD ANTE LA QUE SE PRESENTA	PERIODICIDAD CON LA QUE SE PRESENTA	NOMBRE
39	Agencia de Trenes y Transporte Público Integrado (ATTRAPI)	Mensual	Operación de terminales.
40	Agencia de Trenes y Transporte Público Integrado (ATTRAPI)	Mensual	- Consumo mensual de energía en el sector ferroviario por servicio. - Consumo mensual de combustible por servicio. - Estadística operativa del ferrocarril de carga. - Estadística financiera del mantenimiento de vía del ferrocarril de carga. - Personal. - Carros, Coches y Locomotoras.
41	Agencia de Trenes y Transporte Público Integrado (ATTRAPI)	Trimestral y anual	Balance Nacional de Energía
42	Secretaría de Energía	Semestral (15 Marzo y 15 de Septiembre)	Consumo de Diesel transporte de bioenergéticos

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

Ninguno.

Destino de los fondos, en su caso:

Los fondos netos producto de cada una de las Emisiones de Certificados Bursátiles realizadas al amparo de los Programas fueron usados para el pago de deudas, capital de trabajo e inversiones de capital.

Documentos de carácter público:

La documentación presentada por Ferromex a la CNBV, a efecto de obtener la inscripción de los Certificados Bursátiles en la Sección de Valores del RNV y la autorización para la oferta pública de los mismos, podrá ser consultada en la BMV, en sus oficinas o en su página de Internet: www.bmv.com.mx, así como en su propia página de Internet: www.ferromex.com.mx.

Copias de dicha documentación podrán obtenerse a petición de cualquier inversionista, mediante una solicitud a Ferromex, en sus oficinas ubicadas en Bosque de Ciruelos No. 99, Col. Bosques de las Lomas, 11700, Ciudad de México o al teléfono (55) 5246 3700 extensión 3200, atención C.P. Claudia Elizabeth Abaunza Castillo o en la siguiente dirección de correo electrónico:

contacto_finanzas_fxe@ferromex.mx.

[417000-N] La emisora

Historia y desarrollo de la emisora:

Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V. es una sociedad anónima de capital variable, subsidiaria de GFM, que indirectamente es subsidiaria de GMÉXICO, constituida mediante escritura pública No. 51,293, de fecha 11 de junio de 1997, otorgada ante la fe del Lic. Miguel Alessio Robles, Notario Público No. 19 de Ciudad de México, inscrita en el Registro Público de Comercio bajo el número de folio mercantil 226005, de fecha 1 de julio de 1997, bajo la denominación “Ferrocarril Pacífico-Norte, S.A. de C.V.”, con una duración de 99 años contados a partir de la fecha de su constitución. Sus oficinas principales están en Bosque de Ciruelos No. 99, Col. Bosques de las Lomas, C.P. 11700, Alcaldía Miguel Hidalgo, Ciudad de México.

Evolución de la Emisora

A partir de la Revolución Mexicana de 1910 y hasta 1996, el gobierno de México fue propietario y responsable de la operación de la única red ferroviaria que existía en México, a través de Ferronales. En el año de 1996, el gobierno mexicano inició un programa para privatizar su sistema ferroviario al dividir a Ferronales en diversos sistemas regionales, para posteriormente vender las sociedades concesionarias de cada sistema resultantes, a través de licitaciones públicas a favor del mejor postor.

Privatización

El plan de privatización contemplaba la reestructuración del sistema de Ferronales existente al dividirlo en distintas unidades de negocio. La división resultó en tres líneas troncales, varias líneas cortas y sus ramales que daban servicio a los principales corredores del país, es decir, la línea del Ferrocarril Pacífico-Norte, que incluía la Línea Corta Ojinaga-Topolobampo, también conocida como la Línea Chihuahua-Pacífico, el Ferrocarril del Noreste y el Ferrocarril del Sureste, así como el FTVM. Esta última unidad de negocio cuenta con el título de concesión de la Terminal de la Ciudad de México.

Los activos y concesiones de cada unidad de negocio fueron transferidos a las compañías que fueron constituidas como sociedades de participación estatal mayoritaria. Aunado a las tres líneas troncales principales, el sistema ferroviario mexicano también incluía varias líneas cortas y sus respectivos derechos de paso, además de otros activos. Los términos de licitación para las concesiones establecían que el licitante ganador de cada una de las tres líneas troncales adquiriría también el 25% de las acciones de FTVM, y el Gobierno Federal podría continuar conservando un 25% de participación durante el plazo vigente de todas las concesiones y de cualquiera de sus prórrogas.

Adquisición de la Compañía

A mediados de 1997, UP, Grupo México e ICA a través de una compañía tenedora, GFM, presentaron una oferta en licitación pública para la adquisición de la totalidad de las acciones representativas del capital social de la Compañía, la cual era concesionaria de la Concesión Ojinaga-Topolobampo y la Concesión Pacífico-Norte. El 4 de julio de 1997, GFM fue designado el participante ganador de tal licitación y el 18 de agosto de 1997 celebró dos contratos de compraventa con el objeto de adquirir la totalidad de las acciones de la Compañía. A esa fecha, la Compañía ya era concesionaria de las citadas Concesión Ojinaga-Topolobampo y Concesión Pacífico-Norte, las cuales le daban derecho a operar y explotar, por un período de cincuenta años (treinta años de forma exclusiva), la vía troncal del Pacífico-Norte y la vía corta Ojinaga-Topolobampo.

GFM pagó al gobierno mexicano un monto aproximado de \$3,940.9 millones de pesos (valor histórico) como contraprestación por la totalidad de las acciones representativas del capital social de la Compañía; adicionalmente GFM efectuó aportaciones de capital en la Compañía por un importe de \$255.8 millones de pesos (valor histórico), con el objeto de que la Compañía liquidara pasivos con el Gobierno Federal por (i) materiales y equipo de la concesión Ojinaga-Topolobampo y (ii) el precio de la Concesión Ojinaga-Topolobampo.

En un principio, Grupo México controlaba el 74% de GFM, siendo el 26% restante propiedad a partes iguales entre UP e ICA. En marzo de 1999, ICA vendió su parte a UP, quedando sólo dos accionistas, UP y Grupo México, este último a través de ITM (hoy GMXT), con una participación del 26% y 74%, respectivamente.

Además de la totalidad de las acciones representativas del capital social de la Compañía, que incluía la Concesión Ojinaga-Topolobampo y la Concesión Pacífico-Norte, el precio pagado incluía acciones representativas del 25% del capital social de FTVM, la terminal de ferrocarriles de la Ciudad de México, valuadas según estados financieros de la Compañía al 30 de junio de 1997, en \$55.8 millones (valor histórico). En agosto de 1999 GMÉXICO, con la autorización de la SICT, transfirió a Ferromex la totalidad de sus derechos y obligaciones de la concesión de Nogales-Nacozari de conformidad con un Convenio de Cesión de Derechos.

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

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

Inversiones en activo fijo (no incluye la reducción por baja de activo fijo)

Cifras expresadas en miles de pesos al 31 de diciembre de:

Conceptos	2025	2024	2023
Vía	\$ 1,504,866	\$ 1,940,409	\$ 2,829,107
Equipo de arrastre	125,259	188,289	139,102
Equipo Tractivo	601,765	460,099	549,167
Equipo de telecomunicaciones	657,525	581,565	422,019
Puentes, túneles y alcantarillas	332,802	975,832	123,554
Patios y terminales	276,787	330,658	483,584
Equipo automotriz	79,874	88,529	79,251
Otros	884,099	1,280,682	526,147
Total	\$ 4,462,977	\$ 5,846,063	\$ 5,151,931

En diciembre de 2007 la Compañía adquirió 100 acciones que representan menos del 1% de TTX Company, siendo la principal actividad de esta empresa el proveer equipo de arrastre a sus socios, principalmente los ferrocarriles clase I de América del Norte.

Descripción del negocio:

La descripción del negocio se encuentra en cada una de las secciones correspondientes.

Actividad Principal:

Ferromex es el operador ferroviario más grande de México, en términos tanto de cobertura como de tamaño de flota, prestando

principalmente servicios de carga y multimodales por ferrocarril, al igual que otros servicios auxiliares y que incluyen el transporte de pasajeros, arrastres intraterminal y servicio de terminales automotrices, entre otros. Ferromex cuenta con la cobertura más grande del sistema ferroviario mexicano con 7,120.0 Km. de vías principales y 1,010.5 Km. de ramales que abarcan alrededor del 71% de la superficie geográfica del país y casi 80% de su área industrial y comercial. La Compañía opera la flota ferroviaria más grande del país, con las siguientes unidades entre propias y arrendadas: 646 locomotoras, 26,429 carros de distintos tipos y 3,677 contenedores.

Durante el último ejercicio no ha existido una variación en el curso ordinario del negocio en lo que a capital de trabajo se refiere y la Compañía no ha otorgado a sus clientes extensiones en términos de pagos.

Las operaciones ferroviarias son manejadas por las oficinas divisionales de Ferromex en Monterrey, Guadalajara, Chihuahua e Irapuato. Desde 1998, las oficinas corporativas han estado ubicadas en la Ciudad de México.

En 2025 Ferromex se mantuvo como la empresa líder en la participación de transporte de carga terrestre en el país, preservando el nivel de inversión en todas sus áreas, a fin de generar una mayor eficiencia operativa, reducir la estructura de costos a largo plazo y alcanzar los máximos estándares de la industria en Norteamérica. En específico Ferromex destinó recursos para el fortalecimiento de la infraestructura, adquisición de locomotoras, modernización de talleres, renovación de sistemas, y en el reforzamiento de las medidas de seguridad a la carga, al equipo, del personal e instalaciones. Como resultado de esta dinámica, la Compañía sigue mejorando sus variables de operación y de negocio.

Canales de distribución:

Ferromex realiza la venta del servicio de transporte ferroviario, a través del área comercial que son quienes interactúan con las áreas de logística directas del cliente o con terceros integradores del servicio.

La compañía ha fortalecido recientemente su estructura comercial y ahora cuenta con una Dirección General Comercial de la cual se desprenden dos Direcciones de Consultoría Logística (Granel y Productos de consumo), una Dirección de Servicio a Clientes y otra de Inteligencia de Mercados; en las cuales se distribuye la responsabilidad de los nueve segmentos comerciales. Estas direcciones cuentan a su vez con subdirecciones, gerencias y consultores logísticos por cada uno de los 9 segmentos. A través de esta organización comercial y el Centro Nacional de Servicio al Cliente es como Ferromex atiende a sus clientes.

Políticas de Crédito y Términos de Pago. La Compañía otorga a algunos de sus clientes, crédito de acuerdo con su solvencia, estabilidad y volúmenes de operación; se les pueden otorgar dos tipos de crédito, crédito con pago en destino a 7 días y crédito limitado que va hasta 30 días.

Patentes, licencias, marcas y otros contratos:

Concesiones

Ferromex cuenta con tres Concesiones otorgadas por el Gobierno Federal, las cuales le dan derecho a explotar y operar las Vías Generales de Comunicación Ferroviarias establecidas en cada una de las Concesiones. Las Concesiones, la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario y el Reglamento del Servicio Ferroviario, establecen los siguientes términos, obligaciones y derechos que son aplicables para las tres Concesiones.

Objeto

Por medio de los Títulos de Concesión otorgados por parte del Gobierno Federal se concesiona:

- (i) La vía general de comunicación ferroviaria que corresponde a cada Concesión, con la configuración, superficies, límites y rutas detalladas en cada uno de los anexos de los títulos respectivos, así como su operación y explotación. Las vías generales de comunicación ferroviaria comprenden la vía férrea, el derecho de vía, los centros de control de tráfico y las señales para la operación ferroviaria.
- (ii) Los bienes del dominio público descritos en los Anexos tres de cada título, los cuales incluyen entre otros, talleres, edificios de estación, zonas de abasto, bodegas y almacenes, así como su uso, aprovechamiento y explotación.
- (iii) La prestación del Servicio Público de Transporte Ferroviario de carga en las vías férreas, así como del transporte de pasajeros (en el caso de la Concesión de Ojinaga-Topolobampo). Asimismo, Ferromex podrá prestar el Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga y de pasajeros en las demás vías troncales, rutas cortas o ramales integrantes del sistema ferroviario mexicano, siempre que cuente con derechos de paso o derechos de arrastre.
- (iv) Asimismo, comprende los permisos para prestar los servicios auxiliares que consisten en: (a) de terminal de carga, (b) de centros de abasto para el equipo ferroviario, (c) de talleres de mantenimiento, (d) de transbordo y trasvase, en los términos y condiciones que señalan los Títulos de Concesión respectivos.

La Concesiones Pacífico-Norte, Ojinaga-Topolobampo y Nacozari actualmente tienen una vigencia de cincuenta y ocho años, cincuenta años y treinta años, respectivamente, sin embargo, los derechos de exclusividad para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga que se otorgan por medio la Concesión Pacífico-Norte, actualmente tiene una exclusividad por cincuenta y siete años y nueve meses y de la vía corta Ojinaga-Topolobampo de treinta años, en ambos contados a partir del inicio de la vigencia de los títulos de concesión, con excepción de los derechos de paso y los derechos de arrastre que entraron y/o entren en vigor de acuerdo con lo señalado en las Concesiones y por los periodos señalados en las mismas. La concesión de la vía general de comunicación Nacozari, cuenta con derechos de exclusividad por dieciocho años.

La SICT se reserva el derecho de otorgar concesiones a terceras personas o derechos a otros concesionarios para que dentro de la vía férrea presten el Servicio Público de Transporte Ferroviario (i) de Pasajeros, en cualquier momento, y (ii) de Carga, cuando Ferromex deje de contar con derechos de exclusividad.

Ferromex tiene derecho de usar, y a la vez tiene la obligación de mantener en buenas condiciones las vías ferroviarias, los edificios, los talleres de mantenimiento y demás bienes del dominio público de la federación legalmente concesionados. No obstante lo anterior, dichos bienes son y serán propiedad del Gobierno Federal, motivo por el cual todos los derechos sobre esos bienes y sus mejoras deberán ser devueltos al Gobierno Federal una vez que haya concluido el plazo de concesión o sus prórrogas.

Prestación de servicios ferroviarios

Ferromex se obliga a prestar los servicios ferroviarios a los usuarios solicitantes, de manera permanente, uniforme y en condiciones equitativas en cuanto a oportunidad, calidad y precio. La concesión exige que Ferromex realice inversiones y lleve a cabo proyectos de capital de conformidad con el plan de negocios anexo al Título de Concesión respectivo, y las actualizaciones que al plan de negocios se han realizado.

La Compañía estima que ha cumplido con el plan de negocios establecido desde el otorgamiento de las Concesiones respectivas, así como con las actualizaciones realizadas al mismo, presentadas a la SICT en términos de la legislación de la materia.

Ferromex deberá cumplir como mínimo para la prestación de los servicios ferroviarios, con los indicadores de seguridad y eficiencia operativa que se establecen en los Títulos de Concesión, los cuales se basan en las normas de la Asociación Americana de Ferrocarriles (AAR, American Association of Railroads).

Ferromex no podrá negarse a transportar, en todo momento, agua a aquellas comunidades que por sus características geográficas o climatológicas lo requieran, en el entendido que no es su responsabilidad el suministro de agua a dichas comunidades. Asimismo, está obligado a transportar el correo dentro de los servicios de carga que proporcione, a transportar personas y bienes destinados a

operaciones de salvamento o auxilio, así como al personal y equipo de las fuerzas armadas, sujeto al pago de las contraprestaciones correspondientes.

Ferromex fijará libremente las tarifas, las que deberán registrarse ante la ATTRAPI. La sanción por la aplicación de tarifas superiores a las registradas por tres ocasiones en un periodo de cinco años por la causa prevista en la misma fracción es una causal de revocación de la Concesión correspondiente por parte de la SICT previa opinión de la ARTF. (Ver l.c. “Información General-Factores de Riesgo”).

Cesión

Los Títulos de Concesión no son susceptibles de ser transmitidos a ningún gobierno o Estado extranjero, así como tampoco a persona física o moral alguna de nacionalidad extranjera; sin embargo Ferromex podrá ceder total o parcialmente los derechos y obligaciones establecidos en dichos títulos a cualquier otra persona distinta a las antes señaladas, siempre y cuando la SICT emita la autorización correspondiente y el cesionario se comprometa a asumir y cumplir las obligaciones establecidas y/o pendientes que se encuentren en el título de la Concesión de que se trate y de acuerdo a las condiciones que establezca la SICT, de conformidad con el artículo 18 de la LRSF.

Terminación, Requisa, Rescate y Modalidades

Las Concesiones terminarán, según el artículo 20 de la LRSF, por cualquiera de las siguientes causas: (i) Vencimiento del plazo establecido en la misma o de cualquiera de sus prórrogas; (ii) Renuncia del titular; (iii) Revocación; (iv) Rescate; (v) Desaparición del objeto de la concesión; y (vi) Liquidación o quiebra de Ferromex. (Ver l.c. “Información General-Factores de Riesgo”).

La SICT podrá revocar cualquiera de las Concesiones en los siguientes casos: (i) No ejercer los derechos establecidos en la Concesión por un periodo mayor de ciento ochenta días naturales, contados a partir de la fecha de su otorgamiento; (ii) Ceder, gravar o transferir la Concesión que corresponda, los derechos en ella conferidos o los bienes afectos a la misma, en contravención a lo dispuesto en la Ley; (iii) Cambio de nacionalidad del concesionario; (iv) Interrumpir la operación de la vía férrea o la prestación del servicio, total o parcialmente, salvo en los casos expresamente permitidos por esta Ley, el Reglamento del Servicio Ferroviario y las normas oficiales mexicanas; (v) Ejecutar u omitir acciones que tengan como resultado impedir o limitar de forma injustificada el uso de los servicios de interconexión o de terminal, los derechos de paso o los derechos de arrastre obligatorios y los establecidos en los términos de la LRSF; así como obstaculizar o negar la conexión de espuelas o realizar cualquier otra acción u omisión que tenga como efecto impedir o limitar que el sistema ferroviario funcione como una ruta continua de comunicación de acuerdo con lo previsto en la LRSF, (vi) Ejecutar u omitir actos que impidan o tiendan a impedir la actuación de otros concesionarios o permisionarios; (vii) Incumplir con el pago de indemnizaciones por daños que se originen en la prestación de los servicios; (viii) Aplicar tarifas superiores a las registradas ante la Agencia; (ix) No otorgar o no mantener en vigor las garantías o pólizas de seguro requeridas por ley; (x) No mantener las vías férreas concesionadas de acuerdo con los estándares establecidos en los reglamentos o normas oficiales mexicanas y (xi) En general, incumplir cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en el título de concesión o asignación o en el permiso o autorización respectivo, de conformidad con lo establecido en el artículo 21 de la LRSF.

A solicitud de la ATTRAPI, la SICT procederá de inmediato a la revocación de las concesiones, en caso de los incumplimientos establecidos en los incisos (i), (ii) y (iii) anteriores; en los casos establecidos en los incisos (iv) a (xi) sólo se podrá llevar a cabo previa opinión de la ARTF y en el caso de que el concesionario haya sido sancionado por lo menos tres ocasiones en un periodo de cinco años por la causa prevista en la misma fracción.

Al término de la Concesión y sus prórrogas, la vía férrea y los bienes afectos a ésta, revertirán a la nación en buen estado operativo y sin costo alguno para el Gobierno Federal. En caso de desastre natural, de guerra, de grave alteración del orden público o cuando se prevea algún peligro inminente para la seguridad nacional, el Gobierno Federal podrá hacer la requisa de las vías férreas, los equipos ferroviarios, los servicios auxiliares y demás bienes muebles o inmuebles y disponer de todo aquello que juzgue conveniente.

El Gobierno Federal deberá indemnizar al concesionario pagando los daños y perjuicios a valor real, salvo en el caso de guerra internacional.

La Ley General de Bienes Nacionales establece que las Concesiones pueden ser rescatadas por causa de utilidad o interés público mediante el pago de una indemnización fijada por peritos. La declaratoria de rescate hará que los bienes materia de las Concesiones vuelvan a la posesión, control y administración del Gobierno Federal, y que ingresen al patrimonio de la Nación los bienes destinados directa e inmediatamente a los fines de las Concesiones, en este caso, cuando ya no sean útiles al concesionario. En la declaratoria de rescate se establecerán las reglas generales que servirán como base para fijar el monto de la indemnización.

Finalmente, el Gobierno Federal, a través de la SICT y previa opinión técnica y operativa de la Agencia, para atender necesidades derivadas de caso fortuito o de fuerza mayor, puede imponer modalidades en la operación y explotación del Servicio Público de Transporte Ferroviario, contra el pago de una indemnización o la contraprestación según sea el caso de que se trate.

Concesión Pacífico-Norte

La Concesión fue otorgada por el Gobierno Federal el 22 de junio de 1997, en favor de la persona moral denominada Ferrocarril Pacífico-Norte, S.A. de C.V., antes de que GFM adquiriera las acciones representativas del capital social, acordándose posteriormente el cambio de la denominación social para quedar como Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V.

Vigencia

La vigencia de la Concesión Pacífico-Norte es de cincuenta y ocho años, contados a partir del 19 de febrero de 1998, con exclusividad por cincuenta y siete años y nueve meses para transporte de carga. La Concesión es renovable en una o varias ocasiones hasta un máximo de cincuenta años adicionales a su vigencia inicial, siempre que la Compañía haya cumplido con los términos de la misma y acepte los demás requisitos que establezca la SICT.

Descripción de la vía férrea del Pacífico-Norte

La vía general de comunicación ferroviaria del Pacífico-Norte, tiene una longitud de 6,179.7 km. de vía principal y de 687.3 km. de ramales. Sus rutas principales son México-Cd. Juárez, con longitud de 1,956 km., Irapuato-Manzanillo con longitud de 642 km., Tampico-Gómez Palacio con longitud de 866 km., Piedras Negras-Ramos Arizpe con 427 km., Guadalajara-Nogales con 1,764 km., Mexicali-Benjamín Hill con 524 km.

Comunica a los Estados de Aguascalientes, Baja California, Coahuila, Colima, Chihuahua, Durango, Estado de México, Guanajuato, Hidalgo, Jalisco, Michoacán, Nayarit, Nuevo León, Querétaro, San Luis Potosí, Sinaloa, Sonora, Tamaulipas y Zacatecas. Conecta además con las ciudades de Guadalajara, Monterrey y el área metropolitana de la Ciudad de México.

La vía férrea proporciona servicios a los puertos marítimos de Altamira y Tampico en el Golfo de México, éste último en derecho de paso; Manzanillo, Mazatlán, Topolobampo y Guaymas, en el Océano Pacífico. Así mismo, atiende a los puntos fronterizos de Mexicali, Baja California; Nogales, Sonora; Ciudad Juárez, Chihuahua; y Piedras Negras, Coahuila, conectando con los ferrocarriles UP y BNSF.

Cuenta actualmente con 3,168 puentes, con una longitud total de 70,600 mts. Además, se tienen 7,093 alcantarillas, con una longitud de 22,307 mts. y existen 55 túneles con una longitud de 11,540 mts.

Se cuenta con un centro de despacho en Guadalajara. Las estaciones más importantes son Altamira, Manzanillo, Piedras Negras, Mexicali, Celaya, Chihuahua, Salamanca, Aguascalientes, Silao, Monterrey, Torreón, Nogales, Hermosillo, Cd. Juárez, Guaymas, Ramos Arizpe, Cd. Frontera, Guadalajara, Alzada e Irapuato.

La vía férrea tiene en operación 19 zonas de abasto diésel, así mismo, cuenta con 15 centros de inspección de locomotoras. En cuanto a talleres de reparación de locomotoras, se tienen 3 instalaciones principales en Guadalajara, Torreón y Chihuahua, siendo los 2 primeros administrados por terceros bajo la figura de contratos de prestación de servicio de mantenimiento de locomotoras que incluye el uso de los talleres. El taller de Torreón es operado por Locomotive Manufacturing and Services, S.A. de C.V. ("LMS"), Alstom Ferroviaria México, S.A. de C.V. (Alstom), y Progress Rail Maintenance de México, S.A. de C.V. ("Progress"). El taller de Guadalajara es operado por las mismas compañías antes mencionadas, al amparo de contratos celebrados al efecto. El taller de

Chihuahua es operado por personal de la empresa para atención de incidencias.

La operación ferroviaria utiliza 2 sistemas de control de trenes a lo largo de su territorio: Autorización de Tramos de Vía (ATV) con 6,206 km. y el Sistema Centralizado de Tráfico de Trenes (SCTT) con 661 km.

Concesión Ojinaga-Topolobampo

La Concesión fue otorgada por el Gobierno Federal el 22 de junio de 1997, a favor de la persona moral denominada Ferrocarril Pacífico - Norte, S.A. de C.V., antes de que GFM adquiriera las acciones representativas del capital social de esta empresa, acordándose posteriormente el cambio de la denominación social para quedar como Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V.

Vigencia

La Vigencia de la Concesión Ojinaga-Topolobampo es de cincuenta años, contados a partir del 19 de febrero de 1998, con exclusividad por treinta años para transporte de carga y pasajeros. La Concesión es renovable en una o varias ocasiones hasta un máximo de cincuenta años adicionales, siempre que la Compañía haya cumplido con los términos de la misma y acepte los demás requisitos que establezca la SICT.

Descripción de la vía férrea Ojinaga-Topolobampo

La vía general de comunicación ferroviaria Ojinaga-Topolobampo se encuentra en los estados de Chihuahua y Sinaloa, tiene una longitud total de 940.3 km. de vía principal y 2.8 km. de ramales. La vía férrea enlaza al puerto de Topolobampo, Sinaloa con Ojinaga, Chihuahua el cual es un punto fronterizo para intercambio internacional con el Ferrocarril Texas-Pacífico LTD.

La línea Ojinaga-Topolobampo atraviesa, entre otras, las poblaciones de Aldama, Chihuahua, Cuauhtémoc, La Junta, San Juanito, Bocoyna y San Rafael, en el estado de Chihuahua; Loreto, Sufragio y Los Mochis, en el estado de Sinaloa; cuenta con 264 puentes con una longitud total de 7,083 mts. Además, se tienen 1,833 alcantarillas, con una longitud 4,197 mts, 90 túneles con una longitud total de 17,673 mts. y cuenta con 2 centros de abasto, ubicados en Chihuahua y Creel.

Concesión Nacozari

La Concesión fue otorgada por el Gobierno federal el 27 de agosto de 1999, a favor de la persona moral denominada Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V.

Vigencia

La vigencia de la Concesión Nacozari es de treinta años, contados a partir del 11 de septiembre de 1999, con exclusividad por dieciocho años para transporte de carga. La Concesión es renovable en una o varias ocasiones hasta un máximo de cincuenta años adicionales, siempre que la Compañía haya cumplido con los términos de la misma y acepte los demás requisitos que establezca la SICT.

Descripción de la vía corta Nacozari

La vía general de comunicación ferroviaria Nacozari, que se considera como ramal, se encuentra en el estado de Sonora, teniendo como límite territorial la vía general de comunicación ferroviaria Pacífico-Norte en el patio de Nogales. Cuenta con una longitud total de vía de 320.3 km., distribuidos en 3 líneas: "TA" Nogales-El Tajo, "TB" Del Río-Cananea, y "TC" Agua Prieta-Línea Divisoria. El sistema de despacho que se utiliza es Autorización de tramos de Vía.

La vía general de comunicación ferroviaria Nacozari cuenta con 233 puentes con una longitud de 3,525 mts., así como 180 alcantarillas, con una longitud de 493 mts. Mantiene 1 centro de abasto, ubicado en Cananea Sonora.

Los títulos de Concesión requieren que Ferromex lleve a cabo inversiones en los principales rubros que impactan en la operación: rehabilitación de vía; túneles, puentes y alcantarillas; telecomunicaciones y electricidad; equipo y otros. Con el objetivo de mantener

los niveles de servicio y garantizando la seguridad integral, durante 2025 se desarrollaron diversas obras de inversión, contenidas en el nuevo plan de negocio presentado a la SICT para el periodo 2025-2027. Adicionalmente se han realizado obras como parte del programa de inversiones del Libramiento de Celaya, y del Plan de Seguridad Vial el cual considera, la intervención de cruces a nivel a través de la instalación de equipos y señalización especializada, pasos superiores entre otros, en los cruceros con la mayor siniestralidad de la red concesionada. Ambos programas forman parte del mismo plan de negocio.

Marcas

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

Contratos de Mantenimiento:

La Entidad tiene celebrado un contrato con Bombardier Transportation México, S.A. de C.V. (“Bombardier” anteriormente conocida como Alstom Transport México, S.A. de C.V.), otro con Progress Rail Maintenance de México, S.A. de C.V. (“PROGRESS”) y otro con Locomotive Manufacturing and Services, S.A. de C.V. (“LMS”) para proporcionar los servicios de mantenimiento y reparación, así como reparaciones mayores (“Overhauls”) de algunas locomotoras de la Entidad, como se muestra a continuación:

Proveedor	Número de locomotoras	Vigencia del contrato	
		Inicio	Terminación
Bombardier	186	Enero 2022	Diciembre 2026
Progress Rail	117	Junio 2006	Junio 2026
LMS	309	Mayo 1999	Diciembre 2032
Total	612		

La Entidad tiene el derecho de rescindir los contratos de mantenimiento, asumiendo en cada caso el costo correspondiente por terminación anticipada.

El contrato con Bombardier puede concluirse de manera anticipada pagando a Bombardier por los servicios de mantenimiento previamente prestados, trabajos adicionales y/o en proceso para modernizaciones de las Locomotoras que hayan sido aprobados previamente por la Entidad.

La Entidad puede terminar anticipadamente el contrato con PROGRESS a partir de julio 2015 pagando una cantidad equivalente a 7 meses de facturación por cuotas de mantenimiento.

El contrato con LMS por 309 locomotoras vence el último día del trimestre calendario en que se cumpla lo siguiente: (1) la suma total de las tarifas de mantenimiento en dólares y de las tarifas de reparaciones por Overhauls alcancen o excedan US \$475.5 millones y (2) la suma total de las tarifas de mantenimiento y mano de obra en pesos alcancen o excedan \$1,521.6 millones. La Entidad puede cancelar el contrato pagando una penalidad de US \$34.0 millones.

Mantenimientos y reparaciones - Por lo que se refiere al mantenimiento y reparación de las locomotoras, de acuerdo con los contratos, la Entidad deberá realizar pagos mensuales con base en ciertas cuotas que incluyen principalmente el mantenimiento preventivo y correctivo. Estas cuotas son registradas como costo del mantenimiento y reparación en resultados conforme se van recibiendo los servicios. Al 31 de diciembre de 2025, y 2024, la Entidad pagó por este concepto \$1,610,158 y \$1,380,006, respectivamente.

Reparaciones mayores (overhaul) - En el caso de overhaul, éstos se capitalizan en el equipo conforme se van realizando

Principales clientes:

En el 2025, los principales clientes de la Compañía, de forma individual, representaron el 36.2% de los ingresos totales anuales.

A continuación, se presenta la ponderación de los 9 segmentos en función del Ingreso:

Ingresos por Segmento						
(Miles de Pesos al 31 de Diciembre)						
	2025	Part. %	2024	Part. %	2023	Part. %
Agrícolas	\$17,502,699	36.4	\$15,529,724	34.4	\$12,705,096	31.0
Automotriz	6,367,313	13.3	5,387,125	11.9	5,046,949	12.3
Intermodal	6,216,645	12.9	5,898,184	13.1	4,271,779	10.4
Industriales y otros	3,504,574	7.3	4,000,909	8.9	4,167,442	10.2
Minerales	3,387,864	7.1	3,125,029	6.9	3,618,044	8.8
Químicos y Fertilizantes	3,315,253	6.9	3,264,675	7.2	3,061,042	7.5
Energía	2,542,399	5.3	2,581,206	5.7	2,496,757	6.1
Metales	2,396,304	5.0	2,535,642	5.6	2,832,376	6.9
Cementos	2,129,583	4.4	2,193,942	4.9	2,170,670	5.3
Total Segmentos	47,362,634	98.6	44,515,436	98.6	40,370,155	98.6
Pasajeros	281,197	0.6	252,454	0.6	246,074	0.6
Otros	394,425	0.8	334,455	0.8	337,198	0.8
Total	\$48,038,256	100.0	\$45,102,345	100.0	\$40,953,427	100.0

Agrícola:

Durante el 2025 el segmento de productos Agrícolas tuvo un incremento del 12.7% en ingresos en comparación con el 2024. Esto se explica principalmente por un incremento en la importación de granos por fronteras.

El segmento de productos Agrícolas representó el 36.4% de los ingresos comerciales de Ferromex y el 44.6% de las toneladas-kilómetro, con lo que constituye el mayor segmento de mercado de la Compañía, atendiendo a las industrias de alimentos balanceados para consumo animal (avicultura, porcicultura, ganado lechero, de engorda y mascotas), producción de aceites y molinos de trigo y maíz.

Automotriz:

El segmento Automotriz representa 13.3% de los ingresos totales.

En 2025, el segmento automotriz tuvo un incremento de 18.2% en ingresos, por mayor producción.

Intermodal:

En el año 2025 el segmento Intermodal representó el 12.9% de los ingresos de la Compañía por concepto de flete.

Todo el segmento transportó 8,318 millones de Toneladas Km, con un incremento en ingresos del 5.4% respecto del 2024. La participación en volumen (carros) de los tres subsegmentos es la siguiente: Marítimo 47%, Transfronterizo 40% y Doméstico 13%.

Industriales:

El segmento de Productos Industriales representa el 7.3% de los ingresos totales, con una variación negativa del 12.4% respecto al año anterior. Alcanzando un movimiento de 102,537 carros transportándose diferentes productos, algunos de los más importantes son: cerveza,

papel, cartón, vidrio, cerámica y abarrotes.

Minerales: El segmento representa el 7.1% de los ingresos de la empresa. Durante 2025, el segmento tuvo un incremento en ingresos del 8.4% y de 3.1% en TN/KM vs 2024.

Químicos y Fertilizantes: Las ventas del año 2025 de este segmento representaron el 6.9% de los ingresos de la empresa, un incremento de 1.5% respecto al año 2024. Incremento de participación de mercado en importación de resinas plásticas.

Energía: Los resultados de 2025 para este segmento representaron el 5.3% de los ingresos con un decremento del 1.5% con respecto a 2024.

Los principales productos de este segmento son: combustóleo, gasolinas, gas propano, diésel, coque, carbón y asfalto.

Metales: El segmento de Productos Metálicos representó el 5.0% de los ingresos totales, con una variación del (5.5%) respecto al año anterior. El segmento transportó 3,276.2 millones de Toneladas Km, ubicándose en el cuarto lugar de la compañía, con un decremento del 12.6% respecto al 2024.

Cemento: El segmento representó el 4.4% de los ingresos de la empresa por concepto de flete en 2025, 2.9% menos que en 2024

Pasajeros: Bajo la concesión Ojinaga-Topolobampo, Ferromex cuenta con el permiso para el transporte de pasajeros a lo largo de dicha ruta y se proporciona a través del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico, Chepe, en tres tipos de clases: Turista, Económica y Social. Este tren corre de Chihuahua, Chih. a Los Mochis, Sin., martes y sábado y de Los Mochis, Sin a Chihuahua, Chih., miércoles y domingo.

En consideración por este servicio, la SICT otorga un subsidio a Ferromex, cuyo presupuesto se determina por anticipado cada año y está sujeto a aprobación por parte del Congreso de la Unión. El subsidio es pagado trimestralmente y está basado en los gastos y costos de tripulaciones, combustibles, aceite, mantenimientos, vías, depreciaciones, etc., y 20% de los costos de operación para cubrir los costos indirectos incurridos en el servicio, así como los cobros de las tarifas subsidiadas. Trimestralmente Ferromex proporciona la información estadística y la SICT efectúa el cálculo y el pago correspondiente. El subsidio puede ser eliminado si la SICT determina que el servicio no se requiere en dichas comunidades a causa de la existencia de otras opciones de transporte o la tarifa sea suficiente para pagar los costos del concesionario.

En mayo de 2018 inició operaciones el servicio Chepe Express con dos clases: Ejecutiva y Turista. Durante 2020 el Chepe Express incorporó una tercera clase, actualmente cuenta con: Primera Clase, Clase Ejecutiva y Clase Turista lo que implica una capacidad de hasta 640 pasajeros. Este servicio corre de Los Mochis, Sin., a Creel, Chih., lunes, jueves y sábado y de Creel, Chih., a Los Mochis, Sin., martes, viernes y domingo (en mayo, junio, agosto y septiembre el Chepe Express no corre lunes y martes).

Asimismo, Ferromex opera dos servicios de pasajeros en la Región Pacífico entre Guadalajara y Tequila, Jalisco; el tren de pasajeros turístico llamado Tequila Express, el cual es operador y comercializado por Ferromex, el cual corre los sábados y domingos, así como los viernes de temporada alta y algunas corridas especiales. El otro tren es el llamado José Cuervo Express,

el cual es operado por Ferromex y comercializado por Tequila Espíritu de México. Este servicio de pasajeros corre los sábados y algunas corridas especiales. Estos dos servicios de pasajeros sirven de atracción turística para las personas que visitan Guadalajara, Jalisco.

Otros: Este rubro representa el total de ingresos no relacionados directamente con el transporte de carga o pasaje, siendo los principales: renta de locomotoras, servicios de arrastre, demoras y derechos de Paso y representaron el 0.7% del total de ingresos para Ferromex.

Legislación aplicable y situación tributaria:

Aspectos Generales del Marco Regulatorio

A continuación, se mencionan las principales leyes, reglamentos y disposiciones que regulan el negocio en materia ferroviaria:

- Artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- LRSF, que regula la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación, así como el servicio público de transporte ferroviario que en ellas opera y los servicios auxiliares.
- RSF, que regula de manera específica y detallada lo dispuesto por la LRSF.
- *Ley de Vías Generales de Comunicación*, cuyas disposiciones son aplicables en materia ferroviaria, a falta de disposición expresa en la LRSF.
- *Ley General de Bienes Nacionales*, que regula lo relativo al uso, aprovechamiento y explotación de bienes del dominio público.
- *Ley Federal de Procedimiento Administrativo*, esta ley regula los actos, procedimientos y resoluciones jurídicas de la Administración Pública centralizada.
- *Códigos de Comercio y Civil Federal*, estas regulaciones solamente se aplican de manera supletoria a la operación ferroviaria.
- *Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente*, esta ley tiene como finalidad la protección ecológica y ambiental, así como las multas y sanciones aplicables en caso de violación a esta normativa.
- *Concesiones otorgadas por la SICT a Ferromex*, que son los documentos constitutivos de los derechos para operar y explotar vías férreas cuando son vías generales de comunicación. Reglamento para el transporte terrestre de materiales y residuos peligrosos, que establece diversas reglas para el transporte de este tipo de mercancías.
- *Normas Oficiales Mexicanas*, las cuales determinan las características y especificaciones técnicas de las vías férreas, del servicio público de transporte ferroviario y de sus servicios auxiliares.

El servicio ferroviario es una actividad económica prioritaria y por tanto, corresponde al Gobierno Mexicano promover el desarrollo del servicio ferroviario en condiciones que garanticen la libre competencia entre los diferentes modos de transporte.

La LRSF y el RSF establecen el marco legal general para la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de

las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación, así como para la prestación del servicio público de transporte ferroviario que en ellas opera y los servicios auxiliares. De acuerdo a las referidas disposiciones, las vías férreas son vías generales de comunicación cuando: (i) comuniquen entre sí a dos o más entidades federativas; (ii) en todo o parte del trayecto, estén dentro de la zona fronteriza de 100 kilómetros o en la faja de 50 kilómetros a lo largo de las costas, con excepción de las líneas urbanas que no crucen la línea divisoria con otro país y que no operen fuera de los límites de las poblaciones; y (iii) entronquen o conecten con alguna otra vía férrea que por sus características sea considerada como vía general de comunicación, siempre que presten servicio al público. Las líneas urbanas que no crucen la línea divisoria con otro país no son consideradas como vías generales de comunicación. Se considera parte de una vía general de comunicación ferroviaria el derecho de vía, los centros de control de tráfico y las señales para la operación ferroviaria.

Tanto las vías generales de comunicación ferroviaria, como el servicio público de transporte ferroviario que en ellas opera y sus servicios auxiliares, son de jurisdicción federal, de modo que corresponde a los tribunales federales conocer de las controversias que se susciten con motivo de la aplicación del marco legal, quienes cuentan con facultades suficientes para proveer lo necesario a efecto de que no se interrumpa la prestación del servicio público de transporte ferroviario.

La LRSF y el RSF clasifican al servicio público ferroviario en dos:

- *Servicio público de transporte ferroviario de pasajeros.* El que se presta en vías férreas destinado al traslado de personas. El servicio público de transporte ferroviario de pasajeros, atendiendo a la forma de operación y a la calidad de servicio, así como al ámbito territorial, se clasifica en las siguientes modalidades: (i) regular, el cual está sujeto a un horario e itinerario que deben ser autorizados por la Agencia y colocar anuncios en un lugar visible en las Terminales. A su vez, este tipo de servicio se divide en urbano, suburbano e interurbano; y (ii) especial, en el cual el horario, itinerario y las paradas se determinan en cada caso por la Agencia, y se divide en turístico o particular.
- *Servicio público de transporte ferroviario de carga.* El que se presta en vías férreas destinado al transporte de bienes, incluyendo el servicio de arrastre de vehículos de terceros. La SICT, la ATTRAPI, la CRE, la ASEA (Agencia de Seguridad, Energía y Ambiente) y la SENER mediante las Leyes, reglamentos y normas oficiales mexicanas, regulan el transporte de materiales, residuos, remanentes, desechos peligrosos e hidrocarburos que circulen en las vías férreas. Para la prestación de este servicio, los prestadores deben llevar un registro de las solicitudes de transporte de carga que se presenten en el que se indique el nombre del solicitante y la fecha de presentación, y serán responsables de la carga, con excepción de los casos expresamente señalados en la LRSF.

El servicio de transporte de carga se prestará en las modalidades de general y especializada, que a su vez se clasificará atendiendo a la conformación del tren y al tipo de servicio. La ATTRAPI está facultada para establecer normas aplicables a las diferentes clases de servicios de carga.

En términos de la LRSF, se requiere concesión para construir, operar y explotar una vía general de comunicación ferroviaria, así como para la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y pasajeros. Una concesión debe otorgarse a través de un proceso de licitación pública, excepto en el caso de los estados, municipios y entidades paraestatales de la Administración Pública Federal, a quienes se les asignara una concesión.

La SICT y la ATTRAPI son las autoridades reguladoras del sistema ferroviario en México y sus facultades se encuentran previstas en la LRSF, RSF y su Reglamento Interior, para desempeñar, entre otras, las siguientes funciones de la Agencia: (i) planear, formular y conducir las políticas, y programas, así como regular el desarrollo del sistema ferroviario; (ii) otorgar las concesiones y permisos a que se refiere la LRSF; verificar su cumplimiento y resolver sobre su modificación o terminación; y de la ATTRAPI: (i) Determinar las características y especificaciones técnicas de las vías férreas, del servicio público de transporte ferroviario y de sus servicios auxiliares, de la infraestructura física de interconexión, la expedición y aplicación de las normas oficiales mexicanas en materia ferroviaria, así como verificar su cumplimiento; (ii) Verificar que las vías férreas, los servicios públicos de transporte ferroviario y sus servicios auxiliares cumplan con las disposiciones aplicables; (ii Bis) Asistir a la Secretaría en la planeación del desarrollo estratégico en materia ferroviaria y tramitar ante ésta el otorgamiento de concesiones y asignaciones para la construcción, operación y explotación del Sistema Ferroviario y para la prestación del servicio público de transporte ferroviario, así como su prórroga, modificación, cesión, revocación y terminación, en términos de las disposiciones jurídicas aplicables; (ii Ter.) Apoyar a la

Secretaría en los procesos de licitación pública para la construcción, operación y explotación de vías férreas, así como para la prestación del servicio público de transporte ferroviario, (ii Quáter) Planear y coordinar con las autoridades administrativas competentes de los tres órdenes de gobierno y con las personas concesionarias, asignatarias o particulares, la construcción, reconstrucción o modernización y ampliación de tramos, así como la construcción de libramientos ferroviarios que eviten el paso por las poblaciones, (ii Quinquis) Fomentar el desarrollo de infraestructura multimodal para incrementar la accesibilidad al transporte de pasajeros y de carga del país; (ii Sexies) Evaluar las propuestas de las personas concesionarias, asignatarias y terceros, relativas a la planeación, construcción, modernización, reconstrucción y conservación de la obra pública e infraestructura para la prestación del servicio público de transporte ferroviario y multimodal; (iii) Garantizar la interconexión en las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación; establecer las condiciones y contraprestaciones cuando las personas concesionarias o asignatarias no lleguen a un acuerdo en los casos de derechos de arrastre y de paso; (iv) Establecer bases de regulación tarifaria cuando no existan condiciones de competencia efectiva; (iv Bis) Proponer a la Secretaría las dimensiones y características del derecho de vía en los proyectos de construcción, reconstrucción o modernización de las vías férreas concesionadas o asignadas, así como su modificación; (iv Ter) Coadyuvar, en coordinación con la Secretaría y las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno, en las acciones que se requieran para la adquisición, ocupación, liberación y regularización del derecho de vía de las obras que deriven de los programas de construcción, modernización, conservación y reconstrucción de vías ferroviarias; (v) Integrar el registro de las concesiones, asignaciones y permisos que se otorguen conforme a lo dispuesto en la presente Ley; (vi) Interpretar esta Ley para efectos administrativos; (vii) Emitir recomendaciones a las dependencias y entidades de la administración pública federal, estatal, municipal y de la Ciudad de México competentes y a las personas concesionarias, asignatarias y permisionarias, para garantizar el correcto funcionamiento del sistema ferroviario; (viii) Promover la expansión y el uso de la red ferroviaria; (ix) Cooperar con las autoridades migratorias, de Seguridad Pública y con los concesionarios, para llevar a cabo las acciones necesarias para resolver cuestiones de migración e inseguridad que afecten el servicio público de transporte ferroviario, garantizando que en todo momento se respeten los derechos humanos; (x) Registrar las tarifas máximas de flete, para los efectos previstos en el artículo 46; (viii Bis) Proponer a la Secretaría, en caso fortuito o de fuerza mayor, la imposición de modalidades en la operación y explotación de las vías férreas, así como en la prestación del servicio público de transporte ferroviario, por el tiempo y proporción que resulte estrictamente necesario; (viii Ter) Aprobar las pólizas de los seguros y sus renovaciones que en materia de transporte ferroviario y multimodal deben contratar las personas concesionarias, asignatarias, permisionarias y autorizadas; (xi) Registrar los servicios diversos, sus reglas de aplicación y sus tarifas, cualquier otro cargo, así como emitir recomendaciones en los términos del artículo 46 de la LRSF; (xii) Elaborar, registrar y publicar la estadística de los indicadores de los servicios ferroviarios; (xii Bis) Emitir los lineamientos relativos a la verificación de la operación del sistema ferroviario que tengan por objeto el cumplimiento de las condiciones establecidas en las concesiones, asignaciones, permisos y autorizaciones ferroviarias de transporte multimodal y de Servicios Auxiliares de esta Ley, el Reglamento del Servicio Ferroviario y demás disposiciones aplicables; XII Ter. Verificar el cumplimiento de las condiciones de esta Ley establecidas en las concesiones, asignaciones, permisos y autorizaciones del transporte público ferroviario y sus Servicios Auxiliares, el Reglamento del Servicio Ferroviario y demás disposiciones aplicables. Asimismo, emitir, en su caso, la recomendación a la Secretaría sobre la modificación o terminación de las concesiones y asignaciones (xiii) Valorar el uso de vías cortas o ramales que no sean explotadas o se encuentren en desuso por las personas concesionarias o asignatarias y en su caso, determinar su retorno al Estado para ser concesionadas en términos a lo establecido por esta Ley; (xiv) Imponer sanciones por infracciones a las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas, o por incumplimiento a lo dispuesto en las concesiones, asignaciones, permisos, autorizaciones o las resoluciones, medidas, lineamientos o disposiciones emitidas por la propia Agencia, así como dictar medidas precautorias o declarar, en su caso, la pérdida de bienes en beneficio de la Nación; (xv) Participar y organizar foros y paneles internacionales en materia del servicio ferroviario; (xvi) Realizar estudios e investigaciones en materia ferroviaria, y emitir resoluciones, lineamientos y disposiciones de observancia obligatoria para las personas concesionarias, asignatarias, permisionarias y usuarias de los servicios ferroviarios; (xvii) Dirimir cualquier controversia en materia administrativa entre las personas usuarias, concesionarias, asignatarias, permisionarias, autorizadas, como prestadoras del servicio ferroviario; (xviii) Solicitar a las personas concesionarias, asignatarias, permisionarias, autorizadas o terceras relacionadas con la prestación del servicio público de transporte ferroviario, todo tipo de información que permita el ejercicio de sus atribuciones. La información que se solicite podrá incluir, entre otras, la relativa a los criterios que las personas concesionarias, asignatarias, permisionarias y autorizadas utilicen para la determinación de las tarifas y para la aplicación de descuentos; información respecto de las vías operadas por cada concesión o asignación; características y condiciones de los convenios celebrados entre las personas concesionarias o entre éstas y las personas usuarias, (xviii Bis) Otorgar los permisos y autorizaciones a que se refiere esta Ley, y resolver sobre su modificación o terminación; (xviii Ter) Construir vías generales de comunicación ferroviarias, para la operación, explotación y prestación del servicio público de transporte ferroviario; (xviii Quáter) Adquirir infraestructura férrea, así como sus componentes y equipo de transporte público ferroviario y (xix) Las demás que señalen ésta y otras disposiciones legales aplicables.

Las concesiones se otorgan hasta por un plazo de cincuenta años, y pueden ser prorrogadas, en una o varias ocasiones, hasta por un plazo que en total no exceda de cincuenta años, siempre que el concesionario: (i) haya cumplido con las condiciones previstas en la concesión que se pretenda prorrogar; (ii) lo solicite antes de que inicie la última décima parte del plazo de la concesión; (iii) acepte las nuevas condiciones que se establezcan para la concesión; y (iv) hubiera realizado el mejoramiento de las instalaciones y la calidad de los servicios prestados durante la vigencia de la concesión, de acuerdo con las verificaciones sistemáticas practicadas conforme a los indicadores de eficiencia y seguridad que se determinen en el RSF y demás disposiciones aplicables.

Las vías generales de comunicación ferroviaria en todo momento se mantienen dentro del dominio público del Gobierno Federal; las vías férreas que se construyen al amparo de un título de concesión pasan a formar parte del dominio público inmediatamente, con independencia de las condiciones y plazo de la concesión.

Prevía autorización por parte de la SICT, los concesionarios pueden constituir gravámenes sobre los derechos derivados de una concesión, aun cuando bajo ninguna circunstancia se pueden gravar los bienes del dominio público que sean objeto de la concesión, de ahí que, en casos de ejecución de una garantía, en ningún caso se otorgará el carácter de concesionario al acreedor o tercero adjudicatario.

De igual forma, previa autorización, los concesionarios pueden ceder total o parcialmente los derechos y obligaciones establecidas en la concesión, siempre y cuando el cesionario se comprometa a cumplir con las obligaciones pendientes y acepte las condiciones que al efecto establezca la SICT, en el entendido que los concesionarios en ningún caso podrán ceder, ni en forma alguna gravar, transferir o enajenar la concesión, los derechos en ésta conferidos, así como los bienes afectos a la concesión, a ningún gobierno o estado extranjero.

De conformidad con la LRSF, en situaciones de emergencia o cuando se ponga en peligro la paz interior o la seguridad nacional, las autoridades competentes prestarán en forma directa la vigilancia para preservar la seguridad de los pasajeros, de la vía general de comunicación ferroviaria, los servicios ferroviarios, la carga, las instalaciones de servicios auxiliares y el equipo ferroviario. Excepto en las situaciones descritas anteriormente, la vigilancia es responsabilidad del concesionario y debe realizarse conforme a las disposiciones aplicables en la materia y los lineamientos que al efecto establezca la SICT, los concesionarios tienen la obligación de contar con pólizas de seguros (y de mantenerlas vigentes) que amparen los daños totales o parciales en caso de robo o accidente por cualquier causa, incluyendo el caso fortuito o fuerza mayor.

La LRSF únicamente establece que; Art. 46 y 170 del RSF: Las personas concesionarias, asignatarias y permisionarias y permisionarios fijarán libremente las tarifas, que permitan la prestación de los servicios en condiciones satisfactorias de calidad, eficiencia, competitividad, seguridad y permanencia.

Las personas concesionarias, asignatarias y permisionarias registrarán previamente ante la Agencia, para su puesta en vigor, las tarifas máximas aplicables a la prestación del servicio público de transporte ferroviario, Servicios Auxiliares y a la prestación de los servicios diversos, atendiendo a las características específicas de cada servicio, debiendo publicarlas en medios electrónicos. Se exceptúan de lo anterior, aquellas tarifas que sean pactadas mutuamente entre personas concesionarias y usuarias, las cuales deberán estar disponibles en todo momento a petición de la Agencia

Para el caso de los servicios diversos, además de las tarifas aplicables a los mismos y cualquier otro cargo, las personas concesionarias, asignatarias y permisionarias deberán registrar ante la Agencia el catálogo de dichos servicios y cargos, y sus reglas de aplicación, pudiendo la Agencia, en cualquier momento, solicitar información adicional respecto de la determinación de dichas tarifas.

Cualquier modificación a las tarifas máximas de servicios diversos y cargos deberá ser registrada ante la Agencia antes de su aplicación, debiendo la persona concesionaria o permisionaria acompañar la justificación correspondiente. La Agencia podrá emitir recomendaciones respecto de los incrementos propuestos. Asimismo, la Agencia podrá, en cualquier momento, en caso de estimarlo conveniente, solicitar la opinión de la autoridad facultada en materia de competencia económica para que proceda en términos de sus facultades.

A la fecha, la SICT y la ATTRAPI no han impuesto bases de regulación tarifaria para la prestación del servicio ferroviario de carga.

Las concesiones otorgadas por la SICT se dan por terminadas, según sea el caso, por: (i) vencimiento del plazo establecido en la Concesión o sus prórrogas; (ii) renuncia del titular; (iii) revocación de la concesión por la SICT; (iv) rescate de los bienes del dominio público objeto de la concesión; (v) desaparición del objeto de la concesión; o (vi) liquidación o quiebra de la concesionaria.

La terminación de la concesión no extingue las obligaciones contraídas por el concesionario durante su vigencia. Las vías férreas, el derecho de vía, los centros de control de tráfico, las señales de operación ferroviaria y los demás bienes que se hubieren concesionado, al terminar la concesión, deberán revertirse a la Nación en buen estado operativo y sin costo alguno, teniendo el gobierno federal derecho de preferencia para adquirir el equipo ferroviario y demás bienes que considere necesarios para continuar con la prestación del servicio.

La SICT podrá revocar cualquiera de las Concesiones en los siguientes casos: (i) No ejercer los derechos establecidos en la Concesión por un período mayor de ciento ochenta días naturales, contados a partir de la fecha de su otorgamiento; (ii) Ceder, gravar o transferir la Concesión que corresponda, los derechos en ella conferidos o los bienes afectos a la misma, en contravención a lo dispuesto en la Ley; (iii) Cambio de nacionalidad del concesionario; (iv) Interrumpir la operación de la vía férrea o la prestación del servicio, público de transporte ferroviario total o parcialmente, salvo en los casos expresamente permitidos por esta Ley, el Reglamento del Servicio Ferroviario y las normas oficiales mexicanas; (v) Ejecutar u omitir acciones que tengan como resultado impedir o limitar de forma injustificada el uso de los servicios de interconexión o de terminal, los derechos de paso o los derechos de arrastre obligatorios y los establecidos en los términos de la LRSF; así como obstaculizar o negar la conexión de espuelas o realizar cualquier otra acción u omisión que tenga como efecto impedir o limitar que el sistema ferroviario funcione como una ruta continua de comunicación de acuerdo con lo previsto en la LRSF, (vi) Ejecutar u omitir actos que impidan o tiendan a impedir la actuación de otros concesionarios o permisionarios; (vii) Incumplir con el pago de indemnizaciones por daños que se originen en la prestación de los servicios; (viii) Aplicar tarifas de flete o de servicios diversos superiores a las registradas ante la Agencia; (ix) No otorgar o no mantener en vigor la garantía de cumplimiento de las concesiones o permisos o pólizas de seguro sobre daños a los pasajeros y a terceros en sus personas o bienes, a la carga y los que pudieran sufrir las construcciones, instalaciones, así como el equipo tractivo y de arrastre; (x) No mantener las vías férreas concesionadas de acuerdo con los estándares establecidos en los reglamentos o normas oficiales mexicanas y (xi) En general, incumplir cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en la Concesión, de conformidad con lo establecido en el artículo 21 de la LRSF.

A solicitud de la ATTRAPI, la SICT procederá de inmediato a la revocación de las concesiones, en caso de los incumplimientos establecidos en los incisos (i), (ii) y (iii) anteriores; en los casos establecidos en los incisos (iv) a (xi) sólo se podrá llevar a cabo previa opinión de la ATTRAPI y en el caso que el concesionario haya sido sancionado por lo menos tres ocasiones en un periodo de cinco años por la causa prevista en la misma fracción.

En caso de desastre natural, de guerra, de grave alteración del orden público o cuando se prevea algún peligro inminente para la seguridad nacional, la paz interior del país o para la economía nacional, el gobierno federal podrá requisar las vías generales de comunicación ferroviaria, los equipos ferroviarios, los servicios auxiliares y demás bienes muebles e inmuebles y disponer de todo aquello que juzgue conveniente, según se establece en la Ley ferroviaria. De igual forma, el gobierno federal podrá utilizar el personal que estuviere al servicio de la vía requisada cuando lo considere necesario. La requisa se mantendrá mientras subsistan las condiciones que la motivaron.

Excepto en el caso de guerra internacional, el gobierno federal deberá indemnizar a los concesionarios, pagando daños y perjuicios a su valor real. En caso de que no hubiere acuerdo sobre el monto de la indemnización, los daños se fijarán por peritos nombrados por ambas partes, y en caso de los perjuicios, se tomará como base el promedio de ingreso neto en el año anterior a la requisa. Cada una de las partes cubrirá la mitad de los gastos que se originen por el peritaje.

El derecho de Ferromex, para la operación y explotación de vías férreas, deriva de una concesión otorgada el 22 de junio de 1997 por la SCT a Ferrocarril Pacífico Norte S.A. de C.V., (hoy Ferromex), a través de un procedimiento de licitación realizado en términos de la LRSF. El objeto de la concesión es el uso, operación y explotación de la vía general de comunicación ferroviaria que corresponde a la vía troncal del Pacífico-Norte y comprende la prestación del servicio público ferroviario de carga y el uso y

aprovechamiento y explotación de los bienes del dominio público que al efecto se describen en el título de la propia Concesión, mismo que durante su vigencia permite a Ferromex, además de los aspectos ya mencionados, prestar los servicios auxiliares de terminal de carga, de centros de abasto para equipo ferroviario, de talleres de mantenimiento y de transbordo y transvase.

Ferromex, cuenta con otras dos Concesiones, una sobre la vía corta Ojinaga-Topolobampo otorgada el 22 de junio de 1997 y la otra sobre la vía general de comunicación ferroviaria Nacozari del 27 de agosto de 1999, las cuales regulan el mismo objeto, con diferencia que la primera, además, contempla el servicio público de transporte ferroviario de pasajeros.

En términos de la Ley Federal de Derechos, Ferromex debe pagar al Gobierno Federal un derecho de uso de los bienes concesionados calculado con base en los ingresos brutos anuales obtenidos por el uso, goce, explotación de los bienes del dominio público.

Bajo los términos de las Concesiones, el Gobierno Federal tiene el derecho de recibir pagos equivalentes al 0.5% de los ingresos brutos de la Compañía durante los primeros 15 años de la Concesión y 1.25% por los años remanentes del período de Concesión. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 el importe cargado a resultados ascendió a \$626,407, \$576,622 y \$521,374, respectivamente.

No obstante, de que actualmente los estatutos sociales de GFM prevén una limitante en cuanto a la participación de la inversión extranjera en su capital social, con fecha 19 de julio de 1999 se presentó ante la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras una solicitud a fin de que la inversión extranjera participe mayoritariamente en su capital social. Mediante oficio número 514.113.00-17880 de fecha 17 de septiembre de 1999, la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras, otorgó a GFM la autorización correspondiente.

Regulación

La LRSF fue publicada el 12 de mayo de 1995 y actualmente se cuenta con una reforma integral a la misma, publicada el 8 de agosto de 2016. De conformidad con el Artículo 46 de dicha reforma y Artículo 170 del RSF, los concesionarios y permisionarios fijarán libremente las tarifas, sujetándose solamente a lo siguiente: (i) las tarifas deben ser establecidas de acuerdo a los tipos de productos a transportar; (ii) deben representar los precios máximos aplicables y ser registradas ante la ARTF con un mínimo de 10 días hábiles de anticipación a su aplicación; (iii) deben ser aplicadas de manera no discriminatoria y deberán ser las mismas para los clientes en igualdad de condiciones; y (iv) la ARTF, con la opinión de la CNA,, podrá establecer bases tarifarias cuando considere que no existe competencia efectiva.

Ferromex considera que los clientes aceptan las tarifas cuando estas son competitivas y hay un servicio adecuado, tomando en cuenta la modernización del equipo y en general la infraestructura ferroviaria.

Ferromex es libre de otorgar descuentos en sus tarifas, considerando factores tales como: las economías de escala alcanzada por mayor volumen, la propiedad del equipo, el número de carros por embarque, el tipo de servicio, el peso del producto, el aprovechamiento del equipo, la capacidad de carga y descarga, etc.

Ferromex sigue la política de que sus tarifas le permitan mantener un nivel razonable de utilidad y que éstas sean competitivas contra las de otros medios de transporte.

Recursos humanos:

Al 31 de diciembre de 2025, Ferromex tenía 8,314 empleados y 8,405 al 31 de diciembre de 2024, de los cuales 6,416 y 6,515, respectivamente, eran personal sindicalizado y 1,898 y 1,890, respectivamente, eran empleados de confianza. Al 31 de diciembre de 2023 Ferromex contaba con 8,053 empleados de los cuales 6,231 eran sindicalizados y 1,822 empleados de confianza

Desde el inicio de Operaciones, Ferromex acordó con el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros un Contrato Colectivo de Trabajo, que incluía los Convenios de Modernidad y Productividad, lo que se ha traducido en una fuerza de trabajo flexible y eficiente.

Desempeño ambiental:

Como parte del sistema de gestión ambiental interno, nuestras operaciones se someten a auditorías ambientales externas. Asimismo, se apegamos estrictamente al cumplimiento de la legislación vigente en materia ambiental, contando con la infraestructura necesaria para atender el lineamiento normativo aplicable en todos los puntos de sus operaciones.

Las actividades ferroviarias no representan un riesgo ambiental constante, sin embargo, durante las etapas de planeación, construcción y operación desarrollamos estrategias y programas adecuados para prevenir y mitigar posibles impactos al medio ambiente.

En virtud de ello, año con año se trabaja en mejorar el desempeño de cada uno de sus puntos operativos con la finalidad de prevenir y mitigar los impactos de la industria ferroviaria en el medio ambiente, a través de un esquema de auditoría ambiental externa, donde se determina el nivel de desempeño y la identificación de las actividades de regulación adoptadas. Toma como base las normas mexicanas e internacionales de referencia en materia de calidad del aire, emisión de ruido, prevención de la contaminación en agua, suelo y subsuelo, manejo integral de residuos, protección de recursos naturales, eficiencia energética, riesgo ambiental, atención de emergencias ambientales y gestión ambiental.

Paralelamente, se adoptan compromisos en la materia a través de la política ambiental y la política de sustentabilidad, diseñados para identificar, prevenir y mitigar posibles riesgos ambientales. Este esquema de mejora continua permite que la compañía identifique oportunamente los elementos de relevancia logrando reducir el riesgo de impactar algún aspecto ambiental.

En materia de cambio climático, se han identificado riesgos físicos potenciales derivados de eventos meteorológicos extremos, como lluvias intensas e inundaciones, así como temperaturas extremas capaces de afectar nuestras operaciones, cadena logística y la vida útil de nuestros activos.

Al respecto, se desarrolló una estrategia climática asociada a la planeación estratégica, la asignación de capital, las decisiones de mantenimiento y modernización de activos, y la priorización de medidas de mitigación y adaptación, incluyendo iniciativas orientadas a la eficiencia energética, la reducción de emisiones y el fortalecimiento de la resiliencia operativa.

Información de mercado:

Antes de la privatización, el transporte ferroviario cayó a menos del 20% de participación de mercado. A través de un importante programa de inversiones y mejoras del servicio, el ferrocarril ha logrado recuperarse e incrementar su participación a un 27%.

Ferromex compete en el mercado de transporte terrestre de carga contra al autotransporte, otros ferrocarriles y la transportación marítima:

1. El autotransporte compete en rutas nacionales y extranjeras, especialmente en distancias cortas y medias (menores a 400 km).
2. El transporte marítimo compete para las importaciones y en el servicio de cabotaje. KCSM (otro de los concesionarios

ferroviarios) compite con Ferromex en las rutas de exportación e importación por frontera. En algunas rutas Intra-México competimos ya que ambos ferrocarriles atienden la misma área geográfica.

Desde el inicio de la Compañía a diciembre del 2025, las inversiones realizadas en Infraestructura consideran la rehabilitación acumulada de 4,166 km-vía con riel nuevo y 1,288 km-vía con riel de recobro (incluyendo del año 2025 un total de 77 km-vía con riel nuevo, además de la aplicación de 254,997 durmientes de concreto y 23,653 durmientes de madera, equivalente a 168 km-vía). También se reforzaron y modernizaron 30 puentes y 8 alcantarillas, obras que han permitido mantener la red básica con capacidad de carga a 130 toneladas brutas por carro, mejorando la seguridad de la operación y aumentando la velocidad de los trenes.

Gracias a las prácticas operativas que se han implementado en los últimos años, los indicadores de eficiencia operativa y seguridad registrados durante 2025, mejoraron respecto a los obtenidos el año anterior. En términos operativos, la velocidad de trenes mejoró 12%, al pasar de 34.4 kilómetros/hora en 2024 a 38.5 kilómetros/hora en 2025. Adicionalmente el tamaño de los trenes mejoró 1.8% con respecto al 2024, al registrar 1,814 metros y la permanencia de carros en terminales disminuyó 19% contabilizando 22.5 horas en 2025. La eficiencia de nuestra operación permitió que los trenes en 2025 tuvieran un incremento del 2% en el aprovechamiento de los caballos de fuerza por tonelada y una mejor utilización de tripulaciones.

Con relación a los aspectos de seguridad, el índice de accidentabilidad del personal (accidentes por cada 200,000 horas-hombre), disminuyó 13% al pasar de 1.9 a 1.7 en 2025 y el índice de severidad de los accidentes personales (días incapacitantes por cada 200,000 horas-hombre), disminuyó 34% al pasar de 7.6 a 5.0 en 2025. Con respecto al índice de accidentabilidad operativa (Accidentes por cada Millón de Trenes-Kilómetro) se tuvo una reducción del 13%, al registrar un índice de 1.8.

Con el objeto de preservar los indicadores operativos en niveles óptimos, Ferromex está comprometido a mantener una constante capacitación de su personal operativo, adoptar nuevos procesos de mejora aplicables en la operación ferroviaria y se ha venido renovando con la adquisición de dispositivos tecnológicos de última generación utilizados por la industria.

Tarifas

Entre 1995 y 1997 se llevó a cabo el proceso de apertura a la inversión en el sistema ferroviario mexicano, incluyendo el proceso de licitación pública de los títulos representativos del capital social del FPN, titular de la concesión para operar la línea ferroviaria del Pacífico-Norte. Las tarifas hasta entonces estaban sujetas a la Tarifa Única de Carga y Express llamada "TUCE". Esta tarifa era el marco para fijar los precios de transportación de carga por ferrocarril, por cada categoría de producto y de acuerdo a las toneladas-kilómetro transportadas. La TUCE no consideraba los factores del mercado.

A través de los años, la TUCE se ha incrementado sobre las tarifas originales basándose en los incrementos registrados en los principales insumos utilizados por el ferrocarril.

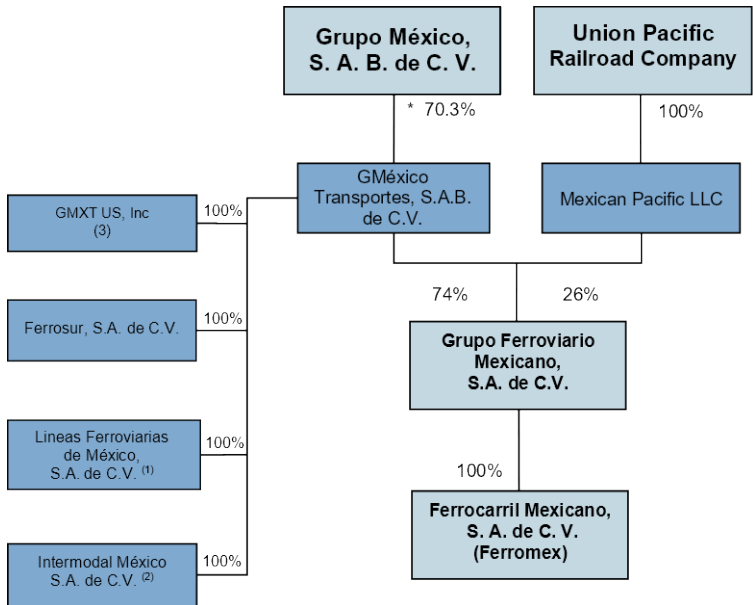
De conformidad con el Artículo 46 de la LRSF y 170 del RSF, los permisionarios y concesionarios fijarán libremente las tarifas, sujetos solamente a lo siguiente: (i) las tarifas deben ser establecidas de acuerdo a la clasificación de productos a transportar; (ii) deben representar precios máximos y ser registradas ante la ATTRAPI, al menos 10 días hábiles antes de hacerlas efectivas; (iii) deben ser aplicadas sobre bases no discriminatorias y de igualdad hacia los clientes; y (iv) la ARTF, con la opinión de la Comisión Nacional Antimonopolio (CNA), podrá establecer bases tarifarias en caso de que no exista competencia efectiva.

Ferromex determina sus tarifas con base en las condiciones competitivas del mercado de transporte y a sus costos de operación, garantizando un margen razonable en el resultado de operación. Estas tarifas se modifican periódicamente buscando mantener márgenes saludables que le permitan ofrecer un servicio confiable y una operación segura.

Estructura corporativa:

Ferromex es subsidiaria propiedad de GFM, una compañía tenedora de acciones, que actualmente es propiedad indirecta de Grupo México, a través de GMXT, en un 74% y de UP en un 26%. La Compañía no tiene subsidiarias.

El siguiente cuadro muestra la estructura corporativa relacionada con Ferromex.



* Grupo Carso y Capital Inbursa 15.2%, 8.0% acciones en tesorería y 6.5% público inversionista.
(1) Propietaria del FFCC Texas Pacifico que corre de Presidio, Texas a San Angelo Junction, Texas.
(2) Tiene como objeto entre otros, la prestación de servicios intermodales, multimodales y de terminal intermodal para manejo de carga.
(3) Propietaria del ferrocarril Florida East Coast Railway que corre de Miami a Jacksonville, Florida y de CG Railway, propietaria de ferrobuses en la ruta Mobile Alabama a Coatzacoalcos Veracruz.

Descripción de los principales activos:

Concesiones y Propiedades Ferroviarias.

Al cubrirse el último pago del precio de compra de las acciones de FPN (ahora Ferromex), en febrero de 1998, GFM recibió la concesión del Ferrocarril Pacífico-Norte y la Concesión del Ferrocarril Ojinaga-Topolobampo, y adquirió un interés del 25% en el FTVM.

En agosto de 1999 GMÉXICO, con la autorización de la SCT, transfirió a Ferromex la totalidad de sus derechos y obligaciones de la Concesión de Nogales-Nacozari de conformidad con un Convenio de Cesión de Derechos.

Las Concesiones otorgan a Ferromex el derecho de usar, explotar y operar las vías generales de comunicación ferroviaria, el uso de los derechos de vía, centros de control de tráfico, las señales para la operación ferroviaria y los inmuebles del dominio público de la Federación correspondientes (en su conjunto, los “Bienes Concesionados”), para brindar el Servicio Público de Transporte Ferroviario de carga (y adicionalmente el de pasajeros en el caso de la Vía Corta Ojinaga-Topolobampo), así como sus servicios auxiliares (terminales de carga, centros de abastecimiento para el equipo ferroviario, talleres de mantenimiento y transbordo y trasvase), durante un periodo de cincuenta y ocho años en la Concesión Pacífico-Norte, cincuenta años en la Concesión Ojinaga-

Topolobampo y treinta años en la Concesión Nacozari, renovables hasta por cincuenta años adicionales a la vigencia originalmente prevista en las Concesiones.

Las concesiones confieren a Ferromex el derecho exclusivo de proporcionar el servicio público de transporte ferroviario de carga por un período de cincuenta y siete años y nueve meses para la Vía General de Comunicación Ferroviaria Pacífico-Norte, treinta años para la Concesión Ojinaga Topolobampo y el caso de la Concesión de la Vía General de Comunicación Ferroviaria Nacozari, la cual tiene un derecho exclusivo, por dieciocho años.

De dicho derecho exclusivo se exceptúan los derechos de paso y derechos de arrastre que entraron y/o entren en vigor de acuerdo con lo señalado en las Concesiones y por los períodos señalados en las mismas.

Al terminarse las Concesiones, por cualquiera que sea la causa, los Bienes Concesionados serán devueltos, sin costo, al Gobierno Federal en buenas condiciones de operación.

La prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, pasajeros y servicios auxiliares están sujetos a las leyes mexicanas aplicables y a cualquier tratado internacional aplicable.

Las Concesiones le permiten a Ferromex modificar los Activos Concesionados sólo para la modernización, reconstrucción, conservación, mejora o mantenimiento de los mismos, y cualquier mejora se incluirá en la reversión al Gobierno Federal.

Ferromex no será responsable por daños al medio ambiente atribuibles a las operaciones de FNM anteriores al otorgamiento de las Concesiones. Ver “2. La Compañía -Descripción del Negocio: vii)- Desempeño Ambiental.”

Bajo las Concesiones o modalidades que imponga la SICT, Ferromex debe proporcionar ciertos servicios públicos, tales como servicio de transporte ferroviario a comunidades aisladas, transporte de agua a ciertas comunidades, de correo, de personas y equipo para operaciones de salvamento o auxilio, así como del personal y equipo de las fuerzas armadas. Las concesiones también requieren que Ferromex cumpla con las metas y compromisos de inversión estipulados en su Plan de Negocios, el cual debe actualizarse cada tres años, esto a raíz de la reforma a la LRSF y a mantener un seguro por la responsabilidad en la que incurra.

Bajo cada una de las Concesiones, Ferromex puede determinar libremente las tarifas que se cobran por sus servicios, mismas que estarán sujetas a los requerimientos de registro bajo la LRSF y el RSF.

Por lo general, Ferromex es posesionaria del terreno correspondiente a sus concesiones (los terrenos son de propiedad Federal) al amparo del Título de Concesión. Las oficinas centrales de Ferromex se encuentran en la Ciudad de México. Además, Ferromex tiene cuatro divisiones operativas: Pacífico con sede en Guadalajara, Jal., Chihuahua, Monterrey y Centro-México con sede en Irapuato, Gto.

Descripción de las Propiedades

Ferromex cuenta con las Concesiones sobre la vía de transporte ferroviario, que consisten en líneas troncales y secundarias, laderos y vías de patio, derechos de vía y los correspondientes puentes y túneles, control de tráfico y centros de despacho y señalización; patios de reparación, mantenimiento, transferencia de carga y de abastecimiento, e instalaciones terminales y estaciones y todos los aditamentos relativos a lo anterior. Adicionalmente Ferromex tiene la propiedad de equipo rodante relativo a servicios de carga y pasajeros, mantenimiento de vía; maquinaria y equipo usados para operaciones de reparación, mantenimiento y abastecimiento, tecnología de comunicaciones e información.

Bajo los términos de las Concesiones, todas las modificaciones y mejoras a los Activos Concesionados inmediatamente se convierten en parte de estas. Al terminar la Concesión, todos los Activos Concesionados se devolverán al Gobierno Federal y deberán encontrarse en buenas condiciones de operación, con el desgaste y uso común esperado.

Vía y Derechos de Vía

El Sistema de Ferromex cuenta con un total de 8,130.5 Km. de vías de los cuales 7,120.0 Km. son vías principales y 1,010.5 Km. de ramales. El 98% de las líneas (7,940.5 Km.) está compuesto de vías elásticas de alto calibre sobre durmientes de concreto y madera y el 2%, (190.0 Km.) corresponde a vía clásica sobre durmientes de madera.

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

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

Patios y Laderos - Al 31 de diciembre de 2025, Ferromex tenía un total de 1,701.0 Km. de vía secundaria, formada de vía en laderos y patios, cuyo principal propósito es facilitar el paso de los trenes en el sistema de una sola vía y la formación de trenes.

Talleres de Locomotoras - En 2025 Ferromex contó con tres talleres para la reparación o mantenimiento de sus 646 locomotoras; Guadalajara, Torreón y Chihuahua, en los cuales se realizan trabajos de mantenimiento programado, correctivo y reparaciones mayores de equipo tractivo por parte de diversos mantenedores, así como por personal de la empresa.

Al 31 de diciembre de 2025, Ferromex tenía 32 instalaciones (entre vías de reparación, patios de inspección y talleres) para la reparación y mantenimiento de carros de carga. Las más importantes son las que se encuentran en Guadalajara, que es el principal taller de reparación en el sistema.

Actualmente, la Compañía cuenta con 22 instalaciones para el abastecimiento de combustible, lubricante, agua y arena.

Ferromex ha concluido las adecuaciones en 22 zonas de abasto: Guadalajara, Manzanillo, Mazatlán, Sufragio, Nogales, Mexicali, Irapuato, Chihuahua, Cd. Juárez, Torreón, San Francisco de los Romo, Río Escondido, Empalme, Altamira, Navojua, Monterrey, Cd. Frontera, Cananea, Creel, Hermosillo, Cd. Obregón y Culiacán. Como un proceso de mejora continua, Ferromex contempla un programa de modernización de los sistemas de control en el despacho y recibo del diésel y lubricante, algunos de estos consideran sistemas informáticos automatizados de control de inventarios de arena, diésel y aceite lubricante para locomotoras.

Estaciones - Al inicio de operaciones Ferromex tenía 71 estaciones comerciales que brindaban servicio al público, sin embargo, al llevarse a cabo un programa de centralización de las funciones comerciales en un Centro Nacional de Servicio a Clientes la mayoría de las estaciones dejaron de contar con representantes comerciales. Gracias a este esquema, hoy en día gran parte de las estaciones del sistema, están dedicadas exclusivamente a las funciones operativas.

Oficinas Divisionales - Cada una de las divisiones operativas de Ferromex cuenta con una oficina administrativa central desde la cual se manejan las operaciones divisionales del ferrocarril. Ferromex ha renovado diversas instalaciones a lo largo de la red. Todas las mejoras y renovaciones se apegan a los términos de la Concesión del Ferrocarril Pacífico-Norte.

Para sus oficinas corporativas, Ferromex ocupa desde 1998, unas instalaciones rentadas en la Ciudad de México.

En materia de telecomunicaciones Ferromex fortalece su infraestructura para garantizar la comunicación y control de los trenes, permitiendo una operación ferroviaria eficiente. La incorporación de nueva tecnología ha sido clave para reducir las detenciones a lo largo del recorrido, lo que ha permitido mejorar los indicadores de desempeño y aumentar la eficiencia operativa. Se ha reforzado la redundancia en la red para garantizar que, en caso de fallas en algún punto, la comunicación con los trenes nunca se pierda, gracias a rutas y medios alternos.

Para lograr este objetivo, se han construido nuevas torres de comunicación incluyendo tres repetidores de microondas que consolidan una ruta alterna y ofrecen alta disponibilidad para los servicios de comunicación del despacho y movimiento de trenes en los distritos Empalme, Mazatlán y Tepic. Asimismo, se han modernizado los equipos de telecomunicaciones y se han instalado enlaces redundantes con distintos proveedores. En adición se ha implementado el siguiente equipo:

- Se continuó con la modernización de la infraestructura de telecomunicaciones mediante la adquisición de equipo de última generación para el sistema de microondas (radios y voz).
- Se implementó la renovación tecnológica de los Detectores de Impacto de Ruedas (toda la base instalada), cumpliendo con la norma de la AAR.
- Se reforzó la seguridad en la infraestructura de telecomunicaciones, permitiendo mantener los niveles de disponibilidad y confiabilidad de la red de microondas privada.

Para reforzar la seguridad, se instaló un sistema de videovigilancia en el patio de Sufragio con un total de 10 cámaras permitiendo prevenir robos, vandalismo y accesos no autorizados, reducción de incidentes permitiendo al equipo de seguridad actuar de forma inmediata. Se incorporaron 6 cámaras en el patio de Tequila Jalisco para realizar una supervisión remota del lugar, permitiendo identificar comportamientos inseguros y ayudar a prevenir accidentes y mejorar el cumplimiento de protocolos.

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

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

Se renovaron tecnológicamente los sistemas de grabación de despacho (Patio y Camino), reemplazando servidores e instalando equipos homologados de nueva tecnología que permiten visualizar y descargar los audios en tiempo real. Así mismo se cuenta con un plan anual de simulacros de desastre (DRP integral) en los sistemas críticos. El DRP asegura la continuidad del negocio en caso de contingencia. Se renovó el equipamiento del CCO (Centro de Control de Operaciones) y del CCS (Centro de Control de Seguridad), manteniendo altos niveles de rendimiento, seguridad y compatibilidad tecnológica.

La ciberseguridad OT (Operation Technology) es esencial para proteger los activos digitales de Ferromex, garantizar la continuidad del negocio y mantener la confianza de los clientes. Debido al incremento de ciberataques, la atención en esta materia es una prioridad para la compañía, por lo que se han implementado mejoras en el monitoreo de amenazas, control de acceso, seguridad en los sistemas de correo, capacitación a usuarios y uso de herramientas de inteligencia artificial. Para evitar ataques en la red y/o equipos OT, se trabajó en el establecimiento del marco normativo de ciberseguridad, políticas, procesos internos, matriz de riesgos y en el desarrollo del proceso de gestión de vulnerabilidades.

Para esta gestión se adoptó el uso y seguimiento de los controles de CISA (Certified Information Systems Auditor) y del CIS (Centro para la Seguridad de Internet)

Asimismo:

- Se construyó una torre de comunicaciones para proporcionar servicios para el control de trenes y apoyar al personal del proyecto del Libramiento de Celaya, Gto.
- Se actualizaron los sistemas de comunicación para el monitoreo y gestión de los Patios Automatizados de Torreón y Río Escondido.
- Se modernizaron los sistemas de radio de microondas del Distrito Linares para mejorar las comunicaciones entre Monterrey y Miramar, Tamps.

- Se actualizó tecnológicamente el equipo de networking en los repetidores, reemplazando gradualmente los equipos Cisco.
- Se implementaron cifrados AES-256 en los sistemas de radio Ceragon para proteger la información confidencial manejada en la red.
- Se instalaron 20 sistemas de energía solar en repetidores para incrementar la disponibilidad eléctrica y generar energía renovable, además de realizar estudios técnicos para la posible implementación de energía eólica.
- Se continúa fortaleciendo la alta disponibilidad de la red de despacho; actualmente se encuentra en proceso la contratación de canales LAN to LAN para respaldar las comunicaciones, los cuales se implementarán en las divisiones y se enlazarán directamente con el Centro de Despacho en Guadalajara.

Todos los activos que posee la Emisora cuentan con una cobertura de seguros amplia y suficiente de acuerdo con prácticas generales de la industria; además la Emisora está obligado por el art. 192 del RSF ante la S.I.C.T. a contratar seguros para garantizar cualquier daño a terceros, así como para garantizar los daños patrimoniales que sufra la concesión otorgada.

Locomotoras y Equipo de Arrastre - Al 31 de diciembre del 2025, Ferromex contaba con 646 locomotoras, las cuales incluyen: 219 locomotoras de 4400 HP's, modelos AC-4400 CW y ES-4400AC adquiridas desde el inicio de la concesión hasta 2025 a GE, además de 78 Locomotoras marca EMD modelo SD-70ACE de 4300 HP's 15 de ellas puestas en marcha en 2006, 44 en 2011 y 19 en 2015, así como 4 locomotoras EMD modelo SD70ACU de 4300 HP's. De la misma forma se tienen 38 unidades modelo SD-70ACE bajo contrato de arrendamiento desde 2011. Para hacer frente al crecimiento de negocio, durante 2025 se adquirieron 60 locomotoras modelo AC-44C-6M de la marca GE.

La siguiente tabla muestra la edad promedio y el modelo de la flota de locomotoras.

Edad Promedio y Modelo de la Flota de Locomotoras de Ferromex

Número de Locomotoras	Fabricante	Caballos de Fuerza	Edad Promedio	Modelos
10	EMD(1)	1,500	52	SW-1504
46	EMD	2,000	55	GP-22-ECO GP-38 y GP-38-2
135	EMD	3,000	44	GP-40-2 y SD-40-2
78	EMD	4,300	14	SD-70Ace
4	EMD	4,300	29	SD70ACU
3	GE(2)	2,250	44	B-23-7
53	GE	3,000	33	C-30-7, SUPER-7R, SUPER-7 MP y C-30 SUPER-7
59	GE	4,400	24	AC-4400 CW
160	GE	4,400	13	ES-4400 AC
60	GE	4,400	23	AC-44C-6M
608	Subtotal			
38	EMD(3)	4,300	13	SD-70Ace
646	Total			

(1) Electro Motive Diésel
(2) General Electric
(3) Arrendamiento

De las 646 locomotoras, 528 están dedicadas al transporte de carga, 10 a servicio a pasajeros y 108 son para servicios de patios. 418 locomotoras están bajo contrato de arrendamiento con GFM, 60 con GMXT y 38 locomotoras con Facileasing S.A. de C.V., (véase iii Patentes, Licencias, Marcas y Otros Contratos).

El equipo de arrastre de Ferromex consta de un total de 26,429 carros de distintos tipos (6,854 de Ferromex y GFM y 19,575 en arrendamiento con terceros), de los propios, 5,385 se utilizan en servicio comercial y 1,469 se utilizan para servicios de la compañía,

mientras que los rentados son utilizados en el servicio comercial. Para sus operaciones de servicio de pasajeros, dentro del total de la flota de Ferromex, se cuenta con una flota de 60 coches, 20 de los cuales son de primera clase, 14 son de clase económica y 26 son de otros tipos.

Carros propios por Tipo y Edad

Tipo de Carro	0-5 años	6-10 años	11-15 años	16-20 años	21-25 años	26-30 años	Más de 30 años	Total
Góndolas	--	--	--	507	--	--	2,513	3,020
Furgones	--	--	--	--	--	--	840	840
Tolvas	--	--	--	--	--	6	1,329	1,335
Plataformas	16	--	--	--	--	--	478	494
Carros tanque	--	--	--	--	--	--	78	78
Carros Camper	--	--	--	--	--	--	133	133
Cabooses	--	--	--	--	--	--	44	44
Coches de Pasajeros	--	--	--	--	--	--	60	60
Multiniveles Automotrices	--	850	--	--	--	--	--	850
Total Carros	16	850	--	507	--	6	5,475	6,854

El total de la flota de carros incluye 5,385 carros para uso comercial (pasajeros y carga) y 1,469 para uso interno (que se utilizan para transportar materiales para la reparación y mantenimiento de su infraestructura).

A continuación, se presenta el desglose correspondiente:

Carros propios para uso Comercial e Interno

Tipo de Carro	Uso Comercial	Uso Interno	Total
Góndolas	2,674	346	3,020
Furgones	690	150	840
Tolvas	967	368	1,335
Plataformas	144	350	494
Carros tanque	--	78	78
Carros camper	--	133	133
Cabooses	--	44	44
Coches de pasajeros	60	--	60
Multiniveles Automotrices	850	--	850
Total	5,385	1,469	6,854

Adicionalmente la Compañía tiene arrendadas 19,575 unidades de arrastre de distintos tipos.

Desarrollo y Planes para Inversiones de Capital

Por lo que se refiere al sector ferroviario (incluyendo GFM), en el año 2025 se invirtieron US\$321.8 millones, para un acumulado de US\$5,405.6 millones entre 1998 y 2025.

Procesos judiciales, administrativos o arbitrales:

Las operaciones de Ferromex están sujetas a la legislación mexicana federal y estatal, y a regulaciones relativas a la protección del medio ambiente. Bajo estas leyes, se han emitido regulaciones concernientes a la contaminación del aire, suelo y del agua, estudios de impacto ambiental, control de ruido y desechos peligrosos. La SEMARNAT puede imponer sanciones administrativas y penales contra empresas que violen las leyes ambientales y tiene capacidad para cerrar parcial o totalmente las instalaciones que violen dichas disposiciones.

Al 31 de diciembre de 2025 se tienen las siguientes contingencias

- a. Procesos judiciales y administrativos - La Entidad está involucrada en varios procedimientos legales derivados de sus operaciones normales; sin embargo, la administración de la Entidad y sus asesores legales consideran que cualquier definición en su conjunto con respecto a estos procedimientos no tendría un efecto material adverso en la posición financiera o en los resultados de sus operaciones. Los principales procesos judiciales y administrativos en los que se encuentra involucrada la Entidad son los siguientes:

- a. 1 Juicios de Nulidad contra diversos oficios emitidos por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes hoy Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes ("SCT" o "SICT"):

- i. Derivado de la modificación al trazo de la Vía de Ferromex, en el que la Octava Sala Regional Metropolitana del Tribunal Federal de Justicia Administrativa (TFJA) dictó Sentencia el 26 de abril de 2021. En contra de dicha resolución, tanto Kansas City Southern de México, S.A. de C.V. ("KCSM") como la SCT promovieron e interpusieron, respectivamente, amparo y recurso de revisión fiscal los cuales quedaron radicados en el Décimo Sexto Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito; a la fecha, se negó el amparo a KCSM en sesión de 4 de agosto de 2022, siendo el caso que en la misma sesión se declaró improcedente la revisión interpuesta por la autoridad.

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

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

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

que corresponda.

- ii. En contra de la Asignación de una Concesión de pasajeros al Gobierno del Estado de Jalisco publicada en el Diario Oficial de la Federación el 31 de agosto de 2015; se presentó demanda de nulidad el 4 de noviembre de 2015. El expediente fue sesionado en el Pleno de la Sala Superior del TFJA decretándose la validez de la Asignación y se dictó sentencia el 22 de noviembre de 2023, por lo que, una vez que el fallo nos fue notificado, en contra de dicha sentencia se presentó demanda de amparo directo el 8 de mayo de 2024, la cual quedó radicada ante el Décimo Séptimo Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito DA 328/2024, quien tiene pendiente emitir la sentencia respectiva.
- a.2 Con fecha 10 de septiembre de 2018 la COFECE hoy Comisión Nacional Antimonopolio (CNA), por conducto de la Autoridad Investigadora, inició una investigación de oficio a fin de determinar si existían condiciones de competencia efectiva en el servicio público de transporte ferroviario de carga, de productos químicos y/o petroquímicos en rutas con origen y/o destino en la zona sur del estado de Veracruz, investigación identificada bajo el número de expediente DC-003-2018.
- El 8 de octubre de 2018 se notificó a GMéxico el Oficio No. COFECE-AI-DGMR-2018-119 para que, en su carácter de tercero coadyuvante relacionado con el mercado que se investiga, proporcionara diversa información y documentos; posteriormente el 8 de noviembre de 2018, GMéxico presentó el escrito de desahogo al Requerimiento ante la CNA, entregando la información y documentación solicitados por la misma.
- El 21 de noviembre y el 11 de diciembre de 2018, se notificó a GMéxico los acuerdos mediante los cuales se reiteran ciertas preguntas para aclarar la información ya presentada. Es por lo anterior que el 29 de noviembre y 19 de diciembre de 2018, respectivamente, GMéxico presentó los escritos de desahogo a los requerimientos, aclarando la información y documentación solicitada.
- El 21 de diciembre de 2018 y 7 de enero de 2019, GMéxico presentó escritos en alcance respecto al escrito presentado el 19 de diciembre ante la CNA, entregando la información y documentación requerida.
- El día 14 de enero de 2019, se notificó a GMéxico el acuerdo mediante el cual se reiteran nuevamente ciertas preguntas para aclarar a la información ya presentada. Por lo anterior, GMéxico dio respuesta mediante escrito presentado el 22 de enero de 2019, aclarando la información y documentación solicitada.
- El día primero de febrero de 2019 la CNA notificó a GMéxico un acuerdo mediante el cual se tuvo por desahogado en su totalidad el Oficio y se identifica como confidencial cierta información solicitada con tal carácter.
- Después de varias actuaciones, el 27 de enero de 2020 se emitió la resolución del expediente misma que fue notificada a GMéxico el 4 de febrero del mismo año, mediante la cual la CNA determinó la ausencia de condiciones de competencia efectiva en 20 mercados relevantes.
- GMéxico promovió una demanda de amparo indirecto ante los Juzgados de Distrito en Materia Administrativa, Especializados en Competencia Económica, en contra de la resolución emitida por el Pleno de la CNA en el expediente DC-003-2018, misma que ya fue admitida a trámite desde el día 6 de marzo de 2020, en todos sus términos y a la fecha el litigio se encuentra en trámite.
- El 12 de agosto de 2020, GMéxico ofreció una prueba pericial en el juicio de amparo con la finalidad de demostrar la incorrecta metodología empleada por las autoridades responsables para determinar la ausencia de condiciones de competencia económica en los mercados relevantes.
- Por lo anterior, con la finalidad de dar oportunidad de que se desahogue dicha prueba pericial, la audiencia constitucional que se encontraba fijada para el 8 de octubre de 2020, fue diferida para ser celebrada el día 25 de marzo de 2021.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

El 28 de febrero de 2025, se notificó la sentencia del juicio, en la que el juez determinó sobreseer el procedimiento. Se presentó Recurso de Revisión el 12 de marzo de 2025. El Juez lo tuvo por presentado y está pendiente su envío para la admisión y estudio por parte de los Tribunales Colegiados Especializados en Competencia Económica, Radiodifusión y Telecomunicaciones, bajo el número de expediente R.A. 78/2025.

El recurso de revisión se resolvió en el sentido de levantar el sobreseimiento dictado en la sentencia y mandar

el expediente a la SCJN para que se pronuncie de los artículos de la ley impugnados.

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

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

- a.3 Juicios indirectos. Son aquellos en que Ferromex es codemandado, respecto de demandas laborales presentadas en contra de FNM, mismos que por su situación no pueden ser cuantificados, pero cuyo impacto económico se absorbería por el actual Órgano Liquidador de FNM o en su defecto por el Gobierno Federal, de acuerdo con los términos previamente acordados.
- a.4 Juicios directos. Son aquellos de índole laboral en los que Ferromex es el demandado. La cifra correspondiente se materializaría en el supuesto de que se pierdan los juicios en su totalidad y no hubiera posibilidad de negociación. El importe de las indemnizaciones pagadas durante 2025, 2024 y 2023, respecto de las demandas laborales, fue de \$13,252, \$7,146 y \$12,734, respectivamente.

b. Otros compromisos:

Las operaciones de la Entidad están sujetas a la legislación mexicana federal y estatal, a regulaciones relativas a la protección del medio ambiente. Bajo estas leyes, se han emitido regulaciones concernientes a la contaminación del aire, suelo y del agua, estudios de impacto ambiental, control de ruido y desechos peligrosos. La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (“SEMARNAT”) puede imponer sanciones administrativas y penales contra las empresas que violen leyes ambientales, y tiene la capacidad para cerrar parcial o totalmente las instalaciones que violen dichas regulaciones.

Al 31 de diciembre de 2025, se tienen abiertos dos expedientes administrativos, uno con la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (“PROFEPA”) relacionado con derrames de productos químicos al suelo y otro con la Procuraduría de Protección al Ambiente del Estado de Coahuila (“PROPAEC”) relacionado con incendio en patio de Torreon, por los cuales las autoridades podrían imponer sanciones económicas, sin embargo, estos eventos no tuvieron relevancia o impacto en los estados financieros de la Entidad. Todos los eventos relativos a la liberación de productos al medio ambiente por accidentes ferroviarios, cuyo costo sea superior a cincuenta mil dólares, están amparados con coberturas de seguro por daños ambientales.

Bajo los términos de las concesiones, el Gobierno Federal tiene el derecho de recibir pagos equivalentes al 0.5% de los ingresos brutos de la Entidad durante los primeros quince años de la concesión y 1.25% por los años remanentes del período de concesión. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, el importe cargado a resultados ascendió a \$626,407, \$576,622 y \$521,374, respectivamente.

Acciones representativas del capital social:

El capital social de Ferromex está dividido en acciones ordinarias nominativas, sin expresión de valor nominal. El capital social se divide en dos clases de acciones; Clase I, que son acciones representativas del capital mínimo fijo, y Clase II, representativas del capital variable. Las dos Clases de acciones están representadas por acciones Series B-1 y B-2

La siguiente es la estructura accionaria actual de Ferromex:

ACCIONISTAS	ACCIONES			
	NÚMERO	CLASE	SERIE	%

Grupo Ferroviario Mexicano, S.A. de C.V.	25,500	I	B-1	0.0010
	10,017,578	I	B-2	0.4072
	2,278,995,571	II	B-1	92.6375
	171,075,886	II	B-2	6.9540
Minera México, S.A. de C.V.	8,757	II	B-2	0.0003
TOTAL	2,460,123,292			100.000

Estructura accionaria de GFM:

ACCIONISTAS	ACCIONES			
	NUMERO	CLASE	SERIE	%
GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V.	148,000	I	A	0.0056
	1,945,381,069	II	A-1	73.9944
Mexican Pacific LLC	52,000	I	B	0.0020
	683,512,268	II	B-1	25.9980
TOTAL	2,629,093,337			100.0000

Dividendos:

De conformidad con la LGSM, los dividendos únicamente pueden ser repartidos de utilidades reflejadas en los estados financieros aprobados por los accionistas, siempre y cuando las pérdidas de años anteriores hayan sido absorbidas. La ley requiere que cuando menos un 5% de las utilidades netas de cada año sean separadas y traspasadas a un fondo de reserva hasta que ésta sea igual a una quinta parte del importe del capital social pagado. El nivel de las utilidades disponibles para repartir dividendos se calcula conforme a las NIIF.

En la Asamblea Ordinaria Anual de Accionistas se someten a la aprobación de nuestros accionistas nuestros estados financieros anuales por el ejercicio anterior junto con los informes preparados por el Consejo de Administración y nuestro Director General. Una vez que nuestros accionistas han aprobado los estados financieros y siempre y cuando existan utilidades y en su caso, se hubieren absorbido pérdidas respecto de ejercicios anteriores, nuestro Consejo de Administración determinará el decreto y pago de dividendos.

No contamos con políticas en relación con el reparto de dividendos. Sin embargo, hemos distribuido dividendos a nuestros accionistas en el pasado como parte de nuestra estrategia de generación de valor.

Durante 2025, 2024 y 2023 se decretaron pagos de dividendos contra utilidades acumuladas, de acuerdo con lo siguiente:

Fecha de decreto y pago	Importe en MXN	Importe en USD
2025		
19 de febrero	\$ 669,339	\$ 33,000
20 de marzo	319,752	16,000
05 de mayo	980,475	50,000
18 de agosto	1,411,028	75,000
18 de noviembre	1,828,050	100,000
	\$ 5,208,644	\$ 274,000

2024		
20 de febrero	\$ 1,706,020	\$ 100,000
22 de mayo	1,656,680	100,000
23 de agosto	1,925,350	100,000
19 de noviembre	<u>512,350</u>	<u>25,000</u>
	<u>\$ 5,800,400</u>	<u>\$ 325,000</u>
2023		
27 de febrero	\$ 1,380,803	\$ 75,000
24 de mayo	1,340,100	75,000
25 de agosto	1,260,577	75,000
22 de noviembre	<u>1,377,400</u>	<u>80,000</u>
	<u>\$ 5,358,880</u>	<u>\$ 305,000</u>

[424000-N] Información financiera

Concepto	Periodo Anual Actual MXN 2025-01-01 - 2025-12-31	Periodo Anual Anterior MXN 2024-01-01 - 2024-12-31	Periodo Anual Previo Anterior MXN 2023-01-01 - 2023-12-31
Ingresos	48,038,256,000.0	45,102,345,000.0	40,953,427,000.0
Utilidad (pérdida) bruta	18,332,309,000.0	18,065,014,000.0	17,970,892,000.0
Utilidad (pérdida) de operación	10,392,745,000.0	10,760,407,000.0	11,491,080,000.0
Utilidad (pérdida) neta	7,254,396,000.0	7,281,192,000.0	7,634,689,000.0
Utilidad (pérdida) por acción básica	2.95	2.96	3.1
Adquisición de propiedades y equipo	4,462,977,000.0	5,846,063,000.0	5,151,931,000.0
Depreciación y amortización operativa	5,606,939,000.0	5,270,419,000.0	4,659,218,000.0
Total de activos	58,001,169,000.0	53,721,776,000.0	49,671,877,000.0
Total de pasivos de largo plazo	15,822,423,000.0	9,777,307,000.0	10,012,921,000.0
Rotación de cuentas por cobrar	33.0	29.0	33.0
Rotación de cuentas por pagar	0	0	0
Rotación de inventarios	49.9	41.1	41.0
Total de Capital contable	34,774,381,000.0	32,498,210,000.0	31,243,424,000.0
Dividendos en efectivo decretados por acción	2.12	2.36	2.18

Descripción o explicación de la Información financiera seleccionada:

La tabla anterior presenta información financiera seleccionada de Ferromex para cada uno de los períodos indicados. Esta información se debe leer de forma conjunta y está totalmente sujeta a los términos completos de los estados financieros auditados al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 de Ferromex (los “Estados Financieros”). Las cifras se expresan en miles de pesos nominales, incluyendo las notas relativas a los mismos. (Véase anexo 1).

Los estados financieros han sido preparados de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera (“NIIF”) e interpretaciones emitidas y efectivas a la fecha de los mismos.

Este reporte anual incluye los estados financieros auditados al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, con fecha 23 de marzo de 2026, 18 de marzo de 2025 y 6 de marzo de 2024, respectivamente, los cuales comprenden los estados de posición financiera y los estados de resultados y otros resultados integrales, de cambios en el capital contable y de flujos de efectivo por los años que terminaron en esas fechas.

Información financiera por línea de negocio, zona geográfica y ventas de exportación:

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

Periodo de doce meses terminados el 31 de diciembre de: (expresados en millones de pesos nominales)					
Concepto	2025		2024		2023
Ingresos por fletes	\$	47,689.7	\$	45,394.7	\$ 41,436.6
Ingresos por pasajes		281.2		252.5	246.1
Ingresos (egresos) interlineales		(327.0)		(879.3)	(1,066.5)
Otros ingresos		394.4		334.4	337.2

Periodo de doce meses terminados el 31 de diciembre de:
(expresados en millones de pesos nominales)

Concepto	2025	2024	2023
Ingresos totales	\$ 48,038.3	\$ 45,102.3	\$ 40,953.4

Ingresos por servicios ferroviarios

El total de los ingresos en 2025 fue de \$48,038,256, un 6.5% mayor que en 2024. El total de los ingresos en 2024 fue de \$45,102,345, un 10.1% mayor que en 2023. El total de los ingresos en 2023 fue de \$40,953,427, un 7.7% mayor que en 2022.

Informe de créditos relevantes:

Los créditos de la Compañía, vigentes al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 (cifras en miles de pesos), son los siguientes:

Fecha	Fecha de Vencimiento	Tasa	Institución	2025	2024	2023
Pesos						
20 de octubre de 2014	7 de octubre de 2024	Tasa fija 6.76%	BMV/Certificados Bursátiles	\$ -	\$ -	\$ 2,000,000
18 de mayo de 2021	9 de Mayo de 2028	Tasa fija 7.19%	BMV/Certificados Bursátiles	1,692,000	1,692,000	1,692,000
18 de mayo de 2021	13 de mayo de 2025	TIIE 28 d + 0.20%	BMV/Certificados Bursátiles	-	3,308,000	3,308,000
12 de mayo de 2025	23 de octubre de 2028	TIIE FP + 0.47%	BMV/Certificados Bursátiles	5,500,000	-	-
Costo de emisión de la deuda				(12,477)	(2,703)	(5,790)
				7,179,523	4,997,297	6,994,210
Porción circulante de la deuda a largo plazo				-	(3,307,311)	(1,999,585)
				\$ 7,179,523	\$ 1,689,986	\$ 4,994,625

Al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 se ha cumplido en tiempo y forma con el pago de intereses y capital correspondientes a los certificados bursátiles que se tienen en circulación.

Los certificados bursátiles emitidos contienen diversas obligaciones de hacer y no hacer para Ferromex, dichas obligaciones se cumplieron al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023.

A continuación, se incluye una descripción general de las principales obligaciones derivadas de los financiamientos antes mencionados:

Obligaciones de Hacer.

1. **Estados Financieros.** Simultáneamente a la presentación de la información trimestral o anual a la CNBV, a la BMV y al público inversionista en términos del Artículo 33 de la Circular Única o cualquier otra disposición aplicable o que la sustituya, enviar al Representante Común un ejemplar completo de dicha información por correo electrónico.
2. **Otros Reportes.** Cumplir con todos los requerimientos de presentación o divulgación de información a que esté obligada el Emisor en términos de la Ley del Mercado de Valores y las disposiciones aplicables. Adicionalmente, previa solicitud por escrito del Representante Común, el Emisor deberá entregarle un certificado indicando el cumplimiento por parte del

Emisor y sus Subsidiarias de las “Obligaciones de Hacer” y “Obligaciones de No Hacer” contenidas en el Suplemento y en el título que documenta la Emisión. Asimismo, el Emisor deberá entregar al Representante Común cualquier información que éste le solicite, actuando en forma razonable, respecto de la información financiera del Emisor y sus Subsidiarias.

Informar por escrito al representante común dentro de los 15 días hábiles siguientes a que un funcionario responsable tenga conocimiento sobre cualquier evento que constituya una causa de vencimiento anticipado.

Entregar al representante común la información necesaria para verificar el cumplimiento de las obligaciones en términos de la fracción II del artículo 68 de la Circular Única.

3. **Uso de Recursos derivados de la Emisión; Inscripción de Certificados Bursátiles.** (a) Utilizar los recursos derivados de la colocación de los Certificados Bursátiles para los fines estipulados en el Suplemento y (b) Mantener la inscripción de los Certificados Bursátiles en el RNV que mantiene la CNBV y en el listado de valores de la BMV.
4. **Existencia Legal; Contabilidad y Autorizaciones.**
 - a) Conservar su existencia legal, la de sus Subsidiarias y mantenerse como negocio en marcha, salvo (i) por lo permitido en la sección de “Obligaciones de No Hacer” más adelante y (ii) en el caso que el Emisor determine de buena fe que es conveniente disolver o liquidar alguna Subsidiaria con el fin de eficientar la estructura corporativa y las operaciones del Emisor y sus Subsidiarias, siempre y cuando dicha disolución o liquidación no afecte de manera adversa las operaciones o la situación financiera del Emisor y de cualquiera de sus Subsidiarias de manera consolidada de tal suerte que se afecte la capacidad de pago y la solvencia de Ferromex.
 - b) Mantener su contabilidad, de conformidad con las disposiciones legales aplicables.
 - c) Mantener vigentes todas las autorizaciones, permisos, licencias o concesiones necesarias para el buen funcionamiento y explotación de sus actividades y las de sus Subsidiarias, salvo por aquellas autorizaciones, permisos, licencias o concesiones que, de perderse o revocarse, no afecten de manera adversa las operaciones o la situación financiera del Emisor y de cualquiera de sus Subsidiarias de manera consolidada de tal suerte que se afecte la capacidad de pago y la solvencia de Ferromex.
5. **Activos; Seguros.**
 - a) Mantener los bienes necesarios para la realización de sus actividades y las de sus Subsidiarias en buen estado (con excepción del desgaste y deterioro normales) y hacer las reparaciones, reemplazos y mejoras necesarias. Para efectos de lo establecido en el párrafo inmediato anterior por “bienes necesarios” se entenderá únicamente aquellos cuya pérdida, deterioro o falta de mantenimiento afecte de manera adversa las operaciones o la situación financiera del Emisor y sus Subsidiarias de manera consolidada de tal suerte que se afecte la capacidad de pago y la solvencia de Ferromex.
 - b) El Emisor deberá contratar y hacer que sus Subsidiarias contraten, con compañías de seguros de reconocido prestigio, los seguros establecidos en las disposiciones legales ferroviarias conforme a las prácticas actuales de Ferromex.
6. **Preferencia en el Pago.** Tomar todas las acciones y medidas necesarias a efecto de que las obligaciones de pago amparados por los Certificados Bursátiles tengan la misma preferencia en el pago que cualquier otra Deuda no garantizada de la Emisora.
7. **Inscripción y Listado.** Mantener la inscripción de los Certificados Bursátiles en el RNV y en el listado de valores de la BMV.

Obligaciones de no Hacer.

1. **Giro de Negocios.** No cambiar el giro preponderante de su negocio y la de sus Subsidiarias consideradas en conjunto.

2. **Limitaciones respecto de Gravámenes.** El Emisor y sus Subsidiarias deberán de abstenerse de crear cualquier Gravamen, salvo que (i) simultáneamente a la creación de cualquier Gravamen, el Emisor garantice en la misma forma sus obligaciones conforme a los Certificados Bursátiles, o (ii) se trate de Gravámenes Permitidos en el suplemento.
3. **Fusiones y Escisiones.** El Emisor no podrá fusionarse (o consolidarse de cualquier otra forma) o escindirse, salvo que (i) la sociedad o entidad que resulte de la fusión o escisión asuma expresamente las obligaciones del Emisor conforme a los Certificados Bursátiles, (ii) no tuviere lugar un Caso de Vencimiento Anticipado o cualquier otro evento que con el transcurso del tiempo o mediante notificación, se convertiría en un Caso de Vencimiento Anticipado, como resultado de dicha fusión, consolidación o escisión, (iii) la fusión y escisión no afecten de manera adversa las operaciones o la situación financiera del Emisor y sus Subsidiarias de manera consolidada de tal suerte que se afecte la capacidad de pago y la solvencia de Ferromex y (iv) que el Emisor entregue al representante común una opinión legal de que dicha fusión o escisión cumple con lo previsto en el inciso (i) y un certificado firmado por un funcionario responsable señalando que dicha operación cumple con lo previsto en el inciso (ii).
4. **Pago de Dividendos.** Pagar dividendos o realizar cualquier otra distribución a sus accionistas si (i) la Emisora se encuentra en incumplimiento de sus obligaciones conforme al título que documenta la presente Emisión y que se reproducen en este Suplemento, o (ii) si con el pago de dicho dividendo Ferromex incurre en un incumplimiento conforme al título que documenta la presente Emisión.
5. **Operaciones con Personas Relacionadas.** No celebrar operaciones con personas relacionadas, salvo (i) con la aprobación del Consejo de Administración del Emisor o los órganos intermedios que el Consejo de Administración del Emisor designe para este fin o (ii) que se trate de operaciones en el curso normal de los negocios del Emisor y, en caso de ser aplicable, se celebren en términos de mercado y cuando menos en términos iguales a las que el Emisor hubiera obtenido de realizar una operación similar con un tercero no relacionado.
6. **Gravámenes.** No constituir, ni permitir que ninguna de sus Subsidiarias constituya, ningún gravamen sobre activos operativos para garantizar cualquier deuda, salvo (i) que se trate de gravámenes permitidos o (ii) que simultáneamente a la creación de cualquier gravamen el Emisor garantice en la misma forma y prelación sus obligaciones al amparo de los certificados bursátiles.

Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera de la emisora:

Resultados de las operaciones durante los años finalizados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 en comparación con los años finalizados el 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, respectivamente.
(Millones de pesos)

Ingresos por servicios. Los ingresos por servicios de la Entidad aumentaron 6.5%, de \$45,102.3 al cuarto trimestre de 2024 a \$48,038.2 al cuarto trimestre de 2025, el volumen presenta un decremento de (0.2)%, al pasar de 54,310 millones de tons/km netas al cuarto trimestre de 2024 a 54,220 millones de tons/km netas al cuarto trimestre de 2025.

Los ingresos por servicios de la Entidad aumentaron 10.1%, de \$40,953.4 al cuarto trimestre de 2023 a \$45,102.3 al cuarto trimestre de 2024, el volumen presenta un incremento de 5.7%, al pasar de 51,347 millones de tons/km netas al cuarto trimestre de 2023 a 54,294 millones de tons/km netas al cuarto trimestre de 2024.

Los ingresos por servicios de la Entidad aumentaron 7.7%, de \$38,018.9 al cuarto trimestre de 2022 a \$40,953.4 al cuarto trimestre de 2023, el volumen presenta un incremento de 4.3%, al pasar de 49,207 millones de tons/km netas al cuarto trimestre de 2022 a

51,330 millones de tons/km netas al cuarto trimestre de 2023.

Costos de operación. El costo de ventas incluye mano de obra, materiales, gastos indirectos y car hire, los que en su conjunto presentan un incremento de 9.9%, de \$27,037.3 al cuarto trimestre de 2024 a \$29,705.9 al cuarto trimestre de 2025. Las principales variaciones son las siguientes: Sueldos y salarios \$431.9, gastos-ingresos por siniestros \$411.7, maniobras \$375.6, arrendamiento de locomotoras \$364.1, sustracción de bienes reclamaciones de clientes \$243.0, mantenimiento de terceros a locomotoras \$230.2, fletes \$185.1, contingencias por daños a terceros \$138.7, mantenimiento y limpieza de terceros a carros \$94.4, materiales de refacciones para carros \$77.7, servicios de conexión y de terminal \$58.4, el Car Hire que se presenta neto ingreso y costo presentó un decremento de \$(250.9) al pasar de \$2,348.8 al cuarto trimestre de 2024 a \$2,097.9 al cuarto trimestre de 2025, sustracción de bienes materiales de vía \$(68.5), el precio del diésel aumentó 2.4% al pasar de \$19.6177 pesos el litro al cuarto trimestre de 2024 a \$20.0943 pesos el litro al cuarto trimestre de 2025, lo que combinado con un menor consumo de litros, (4,310,033) generó un incremento en diésel para locomotoras de \$93.3 y otros por \$283.9.

Como porcentaje de los ingresos por servicios, los costos de operación en el 2025 aumentaron 1.9 puntos porcentuales comparado contra 2024, pasando de 59.9% en 2024 a 61.8% en 2025.

El costo de ventas incluye mano de obra, materiales, gastos indirectos y car hire, los que en su conjunto presentan un incremento de 17.6%, de \$22,982.5 al cuarto trimestre de 2023 a \$27,037.3 al cuarto trimestre de 2024. Las principales variaciones son las siguientes: El precio del diésel incrementó 5.4% al pasar de \$18.5957 pesos el litro al cuarto trimestre de 2023 a \$19.6072 pesos el litro al cuarto trimestre de 2024, lo que combinado con un mayor consumo de litros, 28,406,588 generó un incremento en diésel para locomotoras de \$901.5 el car hire que se presenta neto ingreso y costo presentó un incremento de \$845.0 al pasar de \$1,503.8 al cuarto trimestre de 2023 a \$2,348.8 al cuarto trimestre de 2024, sueldos y salarios \$663.5 arrendamiento de locomotoras \$434.6 maniobras \$305.4 policía y vigilancia \$209.4 mantenimiento de terceros a locomotoras \$126.8 fletes \$111.9 servicios de conexión y de terminal \$88.8 mantenimiento y limpieza de terceros a carros \$80.0 sustracciones de bienes y reclamaciones de clientes \$66.8 arrendamientos de equipo de arrastre y contenedores \$57.6 mantenimiento de terceros a inmuebles \$57.5 derechos de concesión \$55.2 servicio de transporte de personal \$55.1 primas de seguros de maquinaria y equipo \$46.5 sustracción de bienes/materiales de vía \$41.3 pre-trip e inspección automotriz \$39.5 material de refacciones para carros \$30.8 mantenimiento de terceros a maquinaria \$26.2 otros mantenimientos \$21.9 gastos e ingresos por siniestros \$(272.8) gas natural para locomotoras \$(25.3) materiales de vía \$(22.4) otros impuestos y derechos \$(21.6) y otros por \$131.6.

Como porcentaje de los ingresos por servicios, los costos de operación en el 2024 aumentaron 3.8 puntos porcentuales comparado contra 2023, pasando de 56.1% en 2022 a 59.9% en 2024.

El costo de ventas incluye mano de obra, materiales, gastos indirectos y car hire, los que en su conjunto presentan un incremento de 6.8%, de \$21,520.9 al cuarto trimestre de 2022 a \$22,982.5 al cuarto trimestre de 2023. Las principales variaciones son las siguientes: El precio del diésel incrementó 1.9% al pasar de \$18.2526 pesos el litro al cuarto trimestre de 2022 a \$18.5957 pesos el litro al cuarto trimestre de 2023, lo que combinado con un mayor consumo de litros, 7,429,283 generó un incremento en diésel para locomotoras de \$252.4 sueldos y salarios \$325.4 obligaciones contractuales \$147.4 maniobras \$123.9 fletes \$108.4 servicios de conexión y de terminal \$103.2 policía y vigilancia \$75.0 otros mantenimientos \$67.2 contratistas \$51.9 derechos de concesión \$47.2 gas natural para locomotoras \$36.2 sustracciones de bienes y reclamaciones de clientes \$31.9 obligaciones contractuales \$31.7 durmientes \$23.5 mantenimiento y limpieza de terceros a carros \$22.6 materiales y refacciones para carros \$19.3 gastos de telecomunicaciones \$18.3 gastos de viaje \$15.0 arrendamiento de locomotoras \$(98.6) primas de seguros de maquinaria y equipo \$(32.2) y otros por \$91.9.

Como porcentaje de los ingresos por servicios, los costos de operación en el 2023 disminuyeron 0.5 puntos porcentuales comparado contra 2022, pasando de 56.6% en 2022 a 56.1% en 2023.

Utilidad bruta ajustada. Por lo anterior, la utilidad bruta de la Entidad aumentó en 1.5%, de \$18,065.0 al cuarto trimestre de 2024 a \$18,332.3 al cuarto trimestre de 2025.

Por lo anterior, la utilidad bruta de la Entidad aumentó en 0.5%, de \$17,970.9 al cuarto trimestre de 2023 a \$18,065.0 al cuarto trimestre de 2024.

Por lo anterior, la utilidad bruta de la Entidad aumentó en 8.9%, de \$16,498.0 al cuarto trimestre de 2022 a \$17,970.9 al cuarto trimestre de 2023.

Gastos de operación. Los componentes de los gastos generales incluyen: gastos de administración, PTU, depreciación y amortización de títulos de concesión. Los gastos generales de la Entidad presentaron un incremento de 9.6%, de \$7,353.2 al cuarto trimestre de 2024 a \$8,056.5 al cuarto trimestre de 2025. El incremento se dio en: Depreciación y amortización por \$336.5, PTU por \$208.7, sueldos \$55.5, mantenimiento y materiales de equipo de cómputo \$53.6, honorarios y asesorías \$22.3, mantenimiento de terceros inmuebles \$13.1, gastos de telecomunicaciones \$7.2, propaganda y publicidad \$(6.1), capacitación confianza \$(4.0) y otros \$16.5.

Como porcentaje de los ingresos por servicios, los gastos de operación en el 2025 aumentaron en 0.5 puntos porcentuales comparado contra el 2024, al pasar de 16.3% en el 2024 a 16.8% en el 2025.

Los componentes de los gastos de operación incluyen: gastos de administración, PTU causada, depreciación y amortización de títulos de concesión. Los gastos de operación de la Entidad presentaron un incremento de 12.3%, de \$6,548.2 al cuarto trimestre de 2023 a \$7,353.2 al cuarto trimestre de 2024. El incremento se dio en: Depreciación por \$611.3 PTU por \$86.8 sueldos \$67.0 honorarios y asesorías \$25.9 mantenimiento y materiales de equipo de cómputo \$15.9 propaganda y publicidad \$(15.1) y otros \$13.2.

Como porcentaje de los ingresos por servicios, los gastos de operación en el 2024 aumentaron en 0.3 puntos porcentuales comparado contra el 2023, al pasar de 16.0% en el 2023 a 16.3% en el 2024.

Los componentes de los gastos de operación incluyen: gastos de administración, PTU causada, depreciación y amortización de títulos de concesión. Los gastos generales de la Entidad presentaron un incremento de 5.4%, de \$6,211.9 al cuarto trimestre de 2022 a \$6,548.2 al cuarto trimestre de 2023. El incremento se dio en: sueldos \$26.0 mantenimiento y materiales de equipo de cómputo \$15.1 obligaciones contractuales \$(30.0) y otros \$64.2 depreciación por \$492.2 y PTU por \$(231.1).

Como porcentaje de los ingresos por servicios, los gastos de operación en el 2023 disminuyeron en 0.3 puntos porcentuales comparado contra el 2022, al pasar de 16.3% en el 2022 a 16.0% en el 2023.

Otros (Ingresos) gastos - Neto. El incremento de \$68.4 al pasar de \$48.6 del cuarto trimestre de 2024 a \$117.0 al cuarto trimestre de 2025, se da principalmente por: Venta de activos fijos \$80.6, resultado por venta de materiales y refacciones \$9.8, asesorías especializadas \$(9.1) y otros \$(12.9).

El decremento de \$19.8 al pasar de un ingreso de \$(68.4) al cuarto trimestre de 2023 a \$(48.6) al cuarto trimestre de 2024, se da principalmente por: venta de materiales obsoletos y chatarra \$84.6 proyectos y adecuaciones de gas natural licuado en locomotoras \$(42.0) resultado por venta y baja de activos fijos \$(14.9) y otros \$(7.9).

El incremento de \$(81.4) al pasar de un gasto de \$13.0 al cuarto trimestre de 2022 a un ingreso de \$(68.4) al cuarto trimestre de 2023, se da principalmente por: IVA no acreditable \$(158.0) Proyecto adecuaciones LNG \$42.0 venta de activos fijos \$41.0 venta de materiales obsoletos y chatarra \$16.0 y otros \$(22.4).

Utilidad de operación. Como resultado de los factores antes mencionados, la utilidad de operación presentó un decremento de (3.4)%, de \$10,760.4 al cuarto trimestre de 2024 a \$10,392.7 al cuarto trimestre de 2025.

Como resultado de los factores antes mencionados, la utilidad de operación presentó un decremento de (9.9)%, de \$11,941.1 al cuarto trimestre de 2023 a \$10,760.4 al cuarto trimestre de 2024.

Como resultado de los factores antes mencionados, la utilidad de operación presentó un incremento de 16.2%, de \$10,273.1 al cuarto trimestre de 2022 a \$11,941.1 al cuarto trimestre de 2023.

Costo financiero. Los componentes del costo financiero incluyen: intereses pagados, intereses ganados y (utilidad) pérdida cambiaria. Los intereses ganados presentan un decremento de \$(16.3). Los gastos por intereses presentan un decremento de \$(4.9). La pérdida neta por fluctuación cambiaria pasó de \$216.7 al cuarto trimestre de 2024 a una utilidad de \$110.1 al cuarto trimestre de 2025, con una apreciación del tipo de cambio de 11.4% pasando de \$20.2683 a diciembre 31 de 2024 a \$17.9667 a diciembre 31 de 2025, mientras que al cuarto trimestre de 2024 hubo una depreciación de (20.0)% sobre una posición de cierre pasiva en dólares pasando del tipo de cambio de \$16.8935 a diciembre 31 de 2023 a \$20.2683 a diciembre 31 de 2024.

Los componentes del costo financiero incluyen: intereses pagados, intereses ganados y pérdida (utilidad) cambiaria. Los intereses ganados presentan un decremento de \$17.0. Los gastos por intereses presentan un incremento de \$46.8. La pérdida neta por fluctuación cambiaria pasó de \$28.7 al cuarto trimestre de 2023 a \$216.6 al cuarto trimestre de 2024, debido a una posición de cierre pasiva en dólares al cuarto trimestre de 2024, con una depreciación del tipo de cambio de 20% pasando de \$16.8935 a diciembre 31 de 2023 a \$20.2683 a diciembre 31 de 2024, mientras que al cuarto trimestre de 2023 hubo una apreciación de (12.7)% sobre una posición de cierre pasiva en dólares pasando el tipo de cambio de \$19.3615 a diciembre 31 de 2022 a \$16.8935 a diciembre 31 de 2023.

Los componentes del costo financiero incluyen: Intereses pagados, intereses ganados y resultado cambiario. Los intereses ganados presentan un incremento de \$61.6. Los gastos por intereses presentan un incremento de \$25.5. El resultado cambiario neto, pasó de una utilidad de \$35.0 al cuarto trimestre de 2022 a una pérdida de \$28.7 al cuarto trimestre de 2023.

Participación en la (utilidad) perdida de compañía asociada. La participación en la utilidad de la asociada tuvo un incremento de \$13.5 al cuarto trimestre de 2024 comparado con el mismo periodo de 2025.

La participación en la utilidad de la asociada tuvo un incremento de \$1.9 al cuarto trimestre de 2024 comparado con el mismo periodo de 2023.

La participación en la utilidad de la asociada tuvo un incremento de \$(18.9) al cuarto trimestre de 2023 comparado con el mismo periodo de 2022.

Impuestos a la utilidad. El impuesto sobre la renta corriente aumentó en \$168.7 y el impuesto sobre la renta diferido disminuyó en \$(180.9) ocasionado principalmente en rubros como: Inmuebles, maquinaria y equipo, arrendamientos, clientes, pasivos acumulados y acreedores diversos, materiales y accesorios, proveedores y cuentas por pagar.

El impuesto sobre la renta corriente disminuyó en \$(333.3) y el impuesto sobre la renta diferido en \$(293.7) ocasionado principalmente en rubros como: Propiedades, maquinaria y equipo, arrendamientos, cuentas por pagar, pasivos laborales, títulos de concesión, materiales, proyectos de inversión, clientes y pagos anticipados.

Con respecto al año 2023 comparado con 2022, el impuesto sobre la renta corriente incrementó en \$299.5. El impuesto sobre la renta diferido tuvo una variación de \$422.0 ocasionado principalmente en rubros como: Propiedades, maquinaria y equipo, arrendamientos, cuentas por pagar, pasivos laborales, títulos de concesión, materiales, proyectos de inversión, clientes y pagos anticipados.

Utilidad neta. La utilidad neta de la Entidad presenta un decremento como consecuencia de todo lo anterior de (0.4)%, de \$7,281.2 al cuarto trimestre de 2024 a \$7,254.4 al cuarto trimestre de 2025.

La utilidad neta de la Entidad presenta un decremento como consecuencia de todo lo anterior de (4.6)%, de \$7,634.7 al cuarto trimestre de 2023 a \$7,281.2 al cuarto trimestre de 2024.

La utilidad neta de la Entidad presenta un incremento como consecuencia de todo lo anterior de 6.8%, de \$7,146.8 al cuarto trimestre de 2022 a \$7,634.7 al cuarto trimestre de 2023.

Cambios en las principales cuentas del estado de posición financiera:

Efectivo e inversiones temporales. El efectivo e inversiones temporales muestran un incremento de 168.5%, pasando de \$733.0 millones al cuarto trimestre de 2024 a \$1,968.3 millones al cuarto trimestre de 2025. La variación se integra de: Recursos obtenidos de resultados \$15,910.2 millones, capital de trabajo \$(3,940.0) millones, adquisición de propiedades y equipo \$(4,463.0) millones, dividendos pagados \$(5,208.6) millones, pago de intereses \$(838.8) millones, pagos de arrendamiento \$(2,507.7) millones, intereses cobrados \$171.9 millones, venta de propiedades y equipo \$87.6 millones, financiamientos bursátiles 5,500.0 millones, amortización de financiamientos bursátiles \$(3,308.0) millones y efectos cambiarios \$(168.3) millones.

Clientes. En 2025, el saldo de clientes muestra un incremento del 15.4% con respecto a 2024 debido principalmente a las variaciones en: Cuentas por cobrar \$877.5 millones, provisiones de rebajas y descuentos \$(176.6) millones y provisión de cuentas de cobro dudoso \$(42.5) millones.

Impuestos por recuperar. La variación de \$(59.1) millones es por Impuesto Sobre la Renta por recuperar.

Compañías afiliadas y asociadas por cobrar. El decremento de \$(87.2) millones se integra por: Grupo Ferroviario Mexicano \$(76.3) millones, Soluciones Logísticas Transfronterizas \$(45.3) millones, Union Pacific Railroad Company \$22.9 millones, Florida East Coast Railway \$14.2 millones y otras compañías \$(2.7) millones.

Pagos anticipados. El incremento de \$147.0 millones se integra de: gastos diversos \$154.9 millones, pagos anticipados \$(3.7) millones y otro \$(4.2) millones.

Propiedades y equipo, neto. En 2025, el saldo de propiedades y equipo muestra un incremento de 2.8% comparado con 2024, pasando de \$39,847.5 millones de 2024 a \$40,953.7 millones de 2025; el incremento de \$1,106.2 millones se origina principalmente por: Inversión \$4,463.0 millones, depreciación \$(3,324.5) millones, bajas \$(31.2) millones y otros \$(1.1) millones.

Deuda a corto y largo plazo. El incremento de \$2,182.2 se integra por: obtención del certificado bursátil FMX-25 \$5,500.0 millones, Pago del certificado bursátil FMX-21-2 \$(3,308.0) millones y costo de emisión de deuda \$(9.8) millones.

Impuesto sobre la renta por pagar y otros impuestos por pagar. El incremento de \$1,009.5 millones se integra principalmente por: Impuesto Sobre la Renta \$631.4 millones, IVA por pagar \$287.2 millones y otros impuestos \$90.9 millones.

Compañías afiliadas y asociadas por pagar. El decremento de \$(1,393.5) millones se integra por: Ferrosur \$(1,081.9) millones, Intermodal México \$(154.3) millones, FyTVM \$(133.0) millones, Union Pacific Railroad Company \$(51.1) millones, Intermodal México Arrendadora \$(43.9) millones, México Compañía Constructora \$59.4 millones, TTX Company \$46.4 millones y otras compañías \$(35.1) millones.

Impuesto sobre la renta diferido. El incremento de \$139.2 millones se genera por el ISR diferido de los siguientes rubros: Clientes \$65.7 millones, propiedades maquinaria y equipo \$57.4 millones, PTU \$25.1 millones, beneficios a los empleados \$20.8 millones, proveedores \$16.9 millones, obligaciones bajo arrendamiento \$(217.5) millones, inventarios \$(78.1) millones, pagos anticipados \$(30.8) millones, pasivos acumulados y acreedores diversos \$(23.0) millones y otros por \$24.3 millones.

No existen transacciones relevantes que no estén registradas en el estado de posición financiera o en el estado de resultados y otros resultados integrales.

Resultados de la operación:

Los resultados de las operaciones se encuentran en la sección "Comentarios y Análisis de la Administración Sobre los Resultados de Operación y Posición Financiera de la Emisora".

Situación financiera, liquidez y recursos de capital:

Liquidez y Recursos de Capital:

Ferromex ha logrado llevar a cabo sus inversiones en proyectos de capital con sus propios recursos. En los años 2011 y 2014 se recurrió a la obtención de créditos para financiar la adquisición de 46 y 19 locomotoras, respectivamente y en el año 2021 para reestructura de deuda e inversiones de capital. (Ver 3. Información Financiera- c) Informe de Créditos Relevantes”).

El 13 de mayo, la Compañía puso en circulación un programa de certificados bursátiles por un monto de \$20,000,000 miles registrados en la BMV, con claves de cotización “FERROMX 21” y “FERROMX 21-2” y el 12 de mayo de 2025 con la clave de cotización “FERROMX 25”. Los certificados bursátiles se utilizaron para adecuar la estructura de su deuda, espaciar el vencimiento de la misma e inversiones de capital.

La siguiente tabla incluye una descripción de las fuentes y usos de fondos de la Compañía:

Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V.
Descripción de las fuentes y usos de fondos de la Compañía:
(cifras en millones de pesos)

Fuentes	2025	2024	2023
Flujo derivado del resultado antes de impuestos a la utilidad	\$ 15,910.2	\$ 15,311.3	\$ 16,241.1
Flujo derivado de activos y pasivos de operación	\$ (3,940.0)	\$ 395.8	\$ (4,842.7)
Adiciones de inmuebles, maquinaria y equipo	\$ (4,463.0)	\$ (5,846.1)	\$ (5,151.9)
Intereses cobrados	\$ 171.9	\$ 188.2	\$ 205.3
Flujo neto de otras actividades de inversión	\$ 87.6	\$ 43.9	\$ 616.5
Dividendos pagados	\$ (5,208.6)	\$ (5,800.4)	\$ (5,358.9)
Financiamientos bursátiles	\$ 5,500.0	\$ -	\$ -
Amortización de financiamientos bursátiles	\$ (3,308.0)	\$ (2,000.0)	\$ -
Intereses pagados	\$ (838.8)	\$ (855.9)	\$ (757.6)
Pagos de arrendamiento	\$ (2,507.7)	\$ (2,137.4)	\$ (1,724.4)
Efecto de las variaciones del tipo de cambio en el balance de efectivo	\$ (168.4)	\$ 136.6	\$ (215.6)
(Disminución) aumento neto de efectivo y equivalentes de efectivo	\$ 1,235.2	\$ (564.0)	\$ (988.2)

Al 31 de diciembre de 2025, la Compañía no tiene líneas de crédito comprometidas. La Compañía estima que los recursos que genere de sus operaciones serán suficientes para solventar sus necesidades de inversión y servicio de deuda y que considerando su fortaleza financiera tendría acceso a diversas fuentes de financiamiento.

Descripción de las políticas que rigen la tesorería:

- La tesorería se administra de manera centralizada en oficinas corporativas.
- Todos los pagos se realizan por transferencia bancaria.
- La apertura de cuentas bancarias solo se realiza con la autorización de la Dirección de Finanzas.
- Las firmas en cheques y autorizaciones electrónicas son mancomunadas.
- Las inversiones en valores ya sea en dólares o pesos, son en instrumentos gubernamentales o bancarios calificados como AAA.

Control Interno:

Los directivos de Ferromex son responsables de la preparación e integridad de los estados financieros adjuntos a este Reporte, así como de mantener un sistema de control interno. El control interno sirve para dar a los accionistas, a la comunidad financiera y a otras partes interesadas, una certidumbre razonable de que las transacciones son ejecutadas de acuerdo con las directrices de la administración, que los archivos y registros financieros son confiables como base de la preparación de los estados financieros, que los activos son reflejados en los mismos a los valores que efectivamente les corresponden y que los activos están protegidos contra pérdidas debidas a usos o disposiciones no autorizados.

Para cumplir con sus responsabilidades en cuanto a la integridad de la información financiera, los directivos mantienen y confían en el sistema de control interno de la Compañía. Este sistema se basa en una estructura organizacional que delega eficazmente responsabilidades y asegura la selección y la capacitación de personal. Además, el sistema incluye políticas que se comunican a todo el personal a través de los canales apropiados.

El control interno de la Compañía es aplicado estrictamente, debido a las políticas internas a las que se encuentran sujetos los funcionarios y empleados de la Compañía.

El sistema de control interno está apoyado con auditorías internas constantes, que reportan los resultados obtenidos a los directivos y a la Dirección General, durante todo el año. Por otra parte, la Compañía cuenta con sistemas informáticos modernos y eficientes, que permiten obtener información al día en tiempo real y que mantiene bases de datos confiables; estos sistemas también facilitan la preparación eficiente de informes financieros.

La Subdirección de Contraloría, que depende de la Dirección de Finanzas y la Dirección de Auditoría Interna, que depende de la Presidencia Ejecutiva, son las áreas encargadas de establecer y supervisar el sistema de control interno. La Compañía considera que, hasta la fecha, el sistema de control interno de la Compañía ha proporcionado razonable certidumbre de que se han evitado errores significativos o irregularidades o que los mismos han sido detectados oportunamente.

Estimaciones, provisiones o reservas contables críticas:

La administración de la Entidad hace juicios, estimaciones y supuestos sobre los valores de activos y pasivos. Las estimaciones y supuestos asociados se basan en la experiencia y otros factores que se consideran relevantes. Los resultados reales podrían diferir de estas estimaciones.

Las estimaciones y los supuestos subyacentes se revisan de forma continua. Las revisiones sobre estimaciones contables son realizadas en el periodo en que la estimación es revisada si la revisión afecta sólo a ese periodo, o en el periodo de la revisión y periodos futuros si la revisión afecta a los periodos actuales y futuros.

Las políticas contables utilizadas en la preparación de nuestros estados financieros auditados incluidos en el presente reporte son aquellas que resultan fundamentales tanto para la presentación de la situación financiera como para los resultados de operaciones, así como aquellas que requieren valoraciones significativas con respecto a las estimaciones utilizadas para determinar importes en nuestros estados financieros auditados.

Las fuentes de incertidumbre clave en las estimaciones efectuadas al 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, y que tienen un riesgo significativo de derivar un ajuste en los valores en libros de activos y pasivos durante el siguiente periodo financiero son como sigue:

- Inmuebles, maquinaria y equipo: La Entidad revisa la estimación de su vida útil y método de depreciación. El efecto de

cualquier cambio en la estimación se reconoce de manera prospectiva. Adicionalmente, al final de cada período, la Entidad revisa los valores en libros de sus activos tangibles e intangibles a fin de determinar si existe un indicativo de que estos han sufrido alguna pérdida por deterioro.

- Deterioro: La Entidad realiza pruebas de deterioro cuando existen indicios. Estas pruebas implican la estimación de flujos futuros de efectivo que obtendrá la Entidad y de la tasa de descuento más apropiada.
- Beneficios a los empleados: Se basan en valuaciones actuariales con supuestos relativos a tasas de descuento, tasas de incremento de salarios y otras estimaciones actuariales utilizadas. Los supuestos son actualizados en forma anual.
- Contingencias: La Entidad está sujeta a contingencias que de materializarse no tendrían un impacto en la situación financiera, desempeño o flujos de efectivo futuros.

La Entidad considera que los supuestos utilizados al 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021 son apropiados y bien fundamentados.

La Entidad también ha emitido juicios contables en la aplicación de ciertas normas contables. En particular, la Entidad ha concluido que sus concesiones no califican bajo el alcance de la IFRIC 12; Acuerdos de Concesiones de Servicios, debido a la naturaleza de la regulación a la que está sujeta.

[427000-N] Administración

Audidores externos de la administración:

Los estados financieros de Ferromex por los ejercicios sociales concluidos el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 han sido auditados por Auditores Externos.

El 10 de junio del 2024, se firmó contrato con Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C. miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited (“DTT”) como prestador de los servicios de auditoría y otros servicios para los ejercicios del 2024 al 2028. DTT dictaminó los estados financieros de Ferromex de los ejercicios 2025, 2024 y 2023 conforme a las IFRS y ha emitido su opinión sin salvedades, abstenciones o negativas.

Durante el ejercicio de 2025, Ferromex pagó a DTT por concepto de honorarios un total de \$5,182 miles, de los cuales \$2,396 miles correspondieron a conceptos distintos a los de auditoría, mismos que equivalen aproximadamente al 46.2% del total de los honorarios pagados a DTT. Los servicios distintos a los de auditoría que el Auditor Externo prestó a Ferromex consistieron principalmente en asesorías fiscales, revisión de aportaciones de seguridad social e impuestos locales.

Operaciones con personas relacionadas y conflictos de interés:

La Compañía lleva a cabo, regularmente, transacciones con subsidiarias de Grupo México, de UP, de GMXT, GFM y FTVM. Como política de la Compañía, estas operaciones se realizan en términos de mercado (es decir, en términos similares a los que se llevarían a cabo operaciones con terceros). El Convenio de Accionistas establece que Ferromex no deberá de dar trato preferencial alguno a las subsidiarias o afiliadas de Grupo México o UP. Además, establece que UP y Ferromex cooperarán para establecer servicios comunes internacionales, siempre y cuando Ferromex le ofrezca a UP servicios competitivos y condiciones similares a las ofrecidas a UP por KCSM.

Ferromex prestó o recibió servicios a ó de subsidiarias de Grupo México, de UP, de GMXT, GFM y FTVM por los conceptos y por los periodos que se indican a continuación:

	2025	2024	2023
Ingresos:			
Servicios de transportación prestados	\$ 5,476,693	\$ 4,424,725	\$ 3,593,542
Renta de carros (Car-Hire)	127,604	161,730	151,508
Arrendamiento de locomotoras	88,553	93,931	76,894
Consultoría financiera	44,638	51,240	51,391
Intereses	-	-	4,421
	\$ 5,737,488	\$ 4,731,626	\$ 3,877,756
Egresos:			
Renta de locomotoras	\$ 2,566,749	\$ 1,884,440	\$ 1,670,436
Renta de carros (Car-Hire)	2,050,474	1,972,951	1,358,472
Fletes interlineales	2,045,827	2,054,925	2,178,026
Maniobras	960,156	787,395	639,790
Renta de unidades de arrastre y contenedores	776,275	770,973	756,576
Adquisición de activo fijo	266,404	102,865	125,964

	2025	2024	2023
Arrastres	264,661	249,531	221,237
Siniestros	244,253	23,369	11,427
Fletes misceláneos	231,125	173,856	61,958
Renta de chasises	204,996	195,272	155,061
Reparación de carros	174,392	149,231	124,727
Inspección automotriz	100,074	69,424	70,744
Compra de material de vía	55,518	80,249	275,457
Arrendamiento de oficina	38,635	123,452	33,476
		27,282	
Asesoría legal y especializada	26,262		23,694
Derechos de paso	20,213	21,020	17,681
Mantenimiento locomotoras	10,955	9,613	6,241
Servicios de asesoría y licencias para software	6,391	8,506	29,364
Otros servicios	351,347	333,327	263,042
	<u>\$ 10,394,707</u>	<u>\$ 9,037,681</u>	<u>\$ 8,023,373</u>

Para mayor información ver la Nota 16 de los estados financieros auditados al 31 de diciembre 2025, 2024 y 2023. Los términos y condiciones de pago otorgados a Grupo México por Ferromex son de mercado.

Información adicional administradores y accionistas:

Consejo de Administración

La administración de Ferromex ha sido conferida al Consejo de Administración. Los estatutos de Ferromex estipulan que el Consejo de Administración estará conformado por hasta once consejeros, elegidos en la Asamblea General Ordinaria de accionistas. El Consejo de Administración consta actualmente de once consejeros y cuatro suplentes.

La designación de los miembros del Consejo de Administración de Ferromex, de conformidad a lo establecido en los estatutos de GFM, se hará tomando en cuenta la participación de los accionistas de GFM. En virtud de lo anterior, Grupo México tiene derecho a designar ocho consejeros propietarios y sus respectivos suplentes y UP a tres consejeros propietarios y sus respectivos suplentes, respecto de GFM y Ferromex.

Los estatutos sociales señalan que el Consejo de Administración se reunirá al menos una vez cada tres meses. Las resoluciones del Consejo de Administración deben ser aprobadas por al menos seis consejeros, salvo en los casos en que por estatutos se requiera un voto superior, caso en el cual la resolución, deberá aprobarse por al menos nueve consejeros. Los estatutos establecen que requerirán voto superior la resolución de los siguientes asuntos, entre otros: (i) aprobación del presupuesto de operación e inversión; (ii) ciertas disposiciones de activos y proyectos de inversión; (iii) políticas laborales y sobre salarios; (iv) financiamientos fuera de presupuesto o que excedan de US\$5 millones; (v) ciertas adquisiciones; (vi) venta de acciones de subsidiarias; (vii) cualquier otorgamiento de Derechos de Paso, arrastre u otros derechos sobre la vía del ferrocarril; y (viii) contratos relacionados con cualquiera de los asuntos antes mencionados. El Consejo de Administración está integrado por los siguientes miembros, cuyos nombramientos fueron ratificados y/o designados mediante Asamblea General Anual Ordinaria de Accionistas de fecha 30 de abril de 2025 y por Asamblea General Ordinaria de Accionistas de fecha 18 de julio de 2025:

Consejeros designados por Grupo México:	
Propietarios	Fecha de designación

Consejeros designados por Grupo México:	
Propietarios	Fecha de designación
Germán Larrea Mota Velasco	18 de agosto de 1997
Alfredo Casar Pérez	30 de abril de 2007
Fernando López Guerra Larrea	29 de abril de 2022
Jaime Corredor Esnaola	30 de marzo de 2001
Eduardo Joaquín Gallástegui Armella	29 de abril de 2016
Isaac Franklin Unkind	18 de julio de 2025
Arturo Elías Ayub	30 de abril de 2015
Roberto Slim Seade	30 de abril de 2013
Suplentes	
Alberto Antonio Vergara Perrilliat	18 de julio de 2025
Jorge Manuel Márquez Abreu	18 de julio de 2025
Luis Roberto Frías Humphrey	28 de abril de 2017
Consejeros designados por UP:	
Propietarios	
Vicenzo Jim Vena (V. J. Vena)	22 de noviembre de 2023 (con efectos retroactivos al 18 de agosto de 2023).
Jennifer L. Hamann ²	30 de abril de 2020 (con efectos retroactivos al 1 de enero de 2020)
Kenny G. Rocker	18 de julio de 2025 (con efectos retroactivos al 21 de mayo de 2025)
Suplentes	
Michael Miller	30 de abril de 2020 (con efectos retroactivos al 1 de enero de 2020)
Corrie Ebetino Shumaker	19 de febrero de 2025 (con efectos retroactivos al 22 de enero de 2025)

Las funciones de los miembros del consejo y las facultades del propio consejo son, en términos generales, las que se establecen en las disposiciones legales aplicables y las que le son comunes e inherentes a dicho cargo u órgano, respectivamente.

Existe parentesco por consanguinidad entre el Sr. Germán Larrea Mota Velasco y el Sr. Fernando López Guerra.

Compensaciones

Los honorarios a los miembros del Consejo de Administración son cubiertos por la compañía tenedora de la Entidad.

Las prestaciones otorgadas por la Compañía al grupo de principales funcionarios son conforme a Ley y adicionalmente se otorga fondo de ahorro, automóvil y bono anual con base en resultados. La Compañía ofrece planes de acciones de GMéxico y GMXT a los principales funcionarios, sin participar en su capital social.

El monto total de las prestaciones que en conjunto percibieron los principales funcionarios de la Entidad por el ejercicio 2025 fue de \$106.9 millones y la provisión para sus planes de retiro es de \$12.7 millones.

El 29 de enero de 2009, Ferromex constituyó un plan de pensiones o retiro de su personal de confianza al que contribuyen tanto la Compañía como el empleado.

Código de ética

La Emisora cuenta con un código de ética y conducta cuyas normas y prácticas deberán observar los empleados de cualquier nivel, siendo las principales las siguientes:

- Compromiso.

- Valores éticos: Integridad, respeto, servicio, lealtad, creatividad, solidaridad y puntualidad.
- Reglas aplicables a los empleados
- Relaciones con clientes.
- Relaciones con proveedores, contratistas y consultores.
- Cumplimiento de la legislación.

Grupo México y UP tienen el control de la Compañía e influencia significativa sobre la conducción del negocio, Ver anexo "413000 Información general, Factores de riesgo".

Consejeros de la empresa [Sinopsis]

Independientes [Miembro]

Corredor Esnaola Jaime				
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)		
Hombre		Propietario		
Participa en comités [Sinopsis]				
Auditoría		Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación	
NO		NO	NO	
Otros				
N.A.				
Designación [Sinopsis]				
Fecha de designación				
2001-03-30				
Periodo por el cual fueron electos		Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.		N.A.	N.A.	N.A.
Información adicional				
Obtuvo la Licenciatura en Economía en la Universidad Nacional Autónoma de México, (UNAM); maestría (MA) en Economía en Northwestern University y realizó estudios de doctorado en Stanford University. Actualmente Presidente de Magno Hogar, S.A. de C.V. y miembro del Consejo de Administración de GFM, Ferromex y GMéxico Transportes y Presidente del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias de GMXT; hasta el 31 de enero de 2012 Presidente de Umbral Capital, S.A.P.I. de C.V., fue presidente del Consejo de Administración y Accionista de Hipotecaria Casa Mexicana e integrante del Consejo de Administración de Grupo Financiero Monex, fue Presidente del Consejo de Administración de CINTRA (corporación controladora de las dos principales aerolíneas en México: Mexicana y Aeroméxico) y Comisario General de México para la Expo 2000 en Hannover, Alemania. Director General de varios bancos mexicanos (Banobras, Banco Internacional y Banca Cremi) y Presidente, durante un periodo, de la Asociación Mexicana de Bancos y miembro de la Junta de Gobierno del Banco de México. Coordinador General de Puertos y Marina Mercante y, posteriormente, Director General de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA). Miembro de los Consejos Directivos de diversas entidades y empresas, tales como: la Comisión Nacional de Energía, Banco Nacional de Comercio Exterior, Visa Internacional (Región Latinoamérica), Telmex y el Consejo Mexicano de Inversión.				

Gallástegui Armella Eduardo Joaquín			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación
NO	NO		NO
Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación			
2025-12-31			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Información adicional			
Es Licenciado en Derecho por la Universidad Iberoamericana. Actualmente, y desde el 1 de septiembre de 2023, ocupa el cargo de Socio Director en la firma Gallastegui Abogados, S.C. (anteriormente denominado Gallastegui y Lozano, S.C.), puesto que igualmente desempeño entre el 7 de agosto de 1985 y el 31 de enero de 2015. El 1 de febrero de 2015 se incorporó a la firma DLA Piper México S.C., ocupando el cargo de Socio Director, mismo que desempeño hasta el 31 de diciembre de 2021. Del 1 de enero de 2022 al 31 de agosto de 2023, permaneció en la citada firma DLA Piper México S.C., ocupando el cargo de Socio Director Emérito. A partir del 1 de septiembre, reasumió el cargo de Socio Director en la firma Gallastegui Abogados, S.C., mismo que desempeña hasta la fecha. Previo a la formación de Gallastegui y Lozano, S.C., en el año 1985 se desempeñó como socio de la firma Vázquez Pando, Celis Azuela y Asociados, S.C., entre los años de 1982 y 1985. Anteriormente, fungió como abogado asociado en la firma Noriega y Escobedo S.C., del año 1979 a 1982, después de haber desempeñado el cargo de Asesor Jurídico y posteriormente Director Jurídico Interino en Gillette de México, S.A. de C.V. A lo largo de toda su trayectoria como abogado practicante en el foro, el licenciado Gallastegui se ha dedicado a prestar servicios de consultoría jurídica a empresas nacionales e internacionales respecto de asuntos corporativos en general, comercio internacional, telecomunicaciones, transportes, competencia económica, financiamiento nacional e internacional, regulación farmacéutica e inversión extranjera. Antes de obtener el título de licenciado en derecho, desempeñó el puesto de pasante en derecho, practicando derecho del trabajo en las modalidades consultiva y contenciosa, en la firma Basham, Ringe y Correa, S.C. Se desempeñó como titular de la cátedra de Derecho			

Constitucional en la Universidad Iberoamericana, A.C. desde el año 1979 hasta el año de 2018.

Patrimoniales [Miembro]

Larrea Mota Velasco German			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría		Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación
NO		NO	NO
Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación			
2025-12-31			
Período por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Información adicional			
Presidente del Consejo de Administración y Presidente Ejecutivo de GMÉXICO. Anteriormente fue Vicepresidente Ejecutivo de GMÉXICO y Minera México, S.A. de C.V. (MM) y miembro de sus consejos de administración desde 1981. De igual forma, es Presidente del Consejo de Administración y Presidente Ejecutivo de Empresarios Industriales de México, S.A. de C.V. (empresa controladora); Perforadora México, México Compañía Constructora y Fondo Inmobiliario entre otras, posición que asumió en 1992. Es presidente del Consejo de Administración de Cinemex desde 2009. En 1978 fundó la compañía editorial y de publicidad Grupo Impresa y fungió como Presidente del Consejo de Administración y Director General hasta 1989, fecha en que la compañía fue vendida. El Lic. Larrea formó parte del Consejo de Administración de varias empresas entre éstas, Grupo Financiero Banamex.			

Franklin Unkind Isaac			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría		Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación
NO		NO	NO
Otros			
Operativo			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación			
2025-12-31			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Información adicional			
El Sr. Franklin Unkind es Ingeniero Industrial y de Sistemas, con Maestría en Administración de Empresas, por el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey (ITESM), con formación extracurricular, IPADE Business School, Harvard Business School, Wharton School of Business. Designado se desempeña como director general de Américas Mining Corporation desde agosto de 2024. Fungió como Director General de Administración en Ferromex a partir de mayo de 2020 a julio de 2024, anteriormente fungió como Director General Comercial a partir de enero de 2019, previamente se desempeñó como Director general de Fabricaciones Industriales Tumex de julio de 2015 a diciembre de 2018, también fungió como Director General de Finanzas y Administración en Ferromex de agosto de 2012 a junio de 2015; al igual fungió como Director General del Ferrocarril y Terminal del Valle de México de agosto 2009 a julio de 2012. El Sr. Franklin Unkind tiene más de 30 años de experiencia ocupando cargos de Director General en múltiples negocios y en varias industrias tales como operación de ferrocarriles, operación de terminales, construcción y desarrollo de infraestructura y en la fabricación de productos de acero y hormigón, así como también tiene experiencia como consultor de desarrollo urbano y transporte y finanzas corporativas.			

Patrimoniales independientes [Miembro]

Shumaker Corrie Ebetino		
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)
Hombre		Propietario
Participa en comités [Sinopsis]		
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación
NO	NO	NO
Otros		
N.A.		
Designación [Sinopsis]		
Fecha de designación		
2025-12-31		

Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Información adicional			

Hamann Jennifer L			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Mujer		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación
NO	NO		NO
Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación			
2025-12-31			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Información adicional			
La Sra. Hamann es la Vicepresidenta Ejecutiva y Chief Financial Officer (CFO) para Union Pacific desde enero 1, 2020 encargada de todos los temas relacionados con las actividades financieras de la corporación. La Sra. Jennifer Hamann inició su carrera en UP en 1992 como parte del equipo de auditoría, para posteriormente desempeñarse en varios roles gerenciales en las áreas de Recursos Humanos. Más tarde se unió al equipo de Tesorería en 2002 como AVP. La Sra. Hamann fue nombrada en 2011 como Auditora General; en febrero de 2016 se unió al equipo de Marketing and Sales como Vicepresidenta de Autos; en 2017 regresó al área de Finanzas como Vicepresidenta de Análisis y Planeación y finalmente en 2019, antes de su actual rol, fue nombrada como Vicepresidenta Senior de Finanzas. Antes de unirse a Union Pacific, la Sra Hamann cursó un MBA en la Universidad de Nebraska-Omaha (UNO).			

Elias Ayub Arturo				
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)		
Hombre		Propietario		
Participa en comités [Sinopsis]				
Auditoría		Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación	
NO		NO	NO	
Otros				
N.A.				
Designación [Sinopsis]				
Fecha de designación				
2025-12-31				
Periodo por el cual fueron electos		Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.		N.A.	N.A.	N.A.
Información adicional				
Cursó la licenciatura en Administración de Empresas en la Universidad Anáhuac, con un diplomado en Alta Dirección de Empresas por el Instituto Panamericano de Alta Dirección de Empresa. Ha ocupado diversos directivos en empresas como Teléfonos de México, América Móvil y de pastelerías El Globo, así como la presidencia del equipo Pumas de la Universidad Nacional Autónoma de México. Es presidente del Consejo de Administración de Sitios Latinoamérica, S.A.B. de C.V., además de ser integrante de los Consejos de Administración de diversas sociedades, entre las que destacan, Grupo Carso, S.A.B. de C.V., Grupo Financiero Inbursa, S.A.B. de C.V. Grupo Gigante, S.A.B. de C.V. y Grupo Kuo, S.A.B. de C.V. Actualmente es Director General de AMX Contenido, S.A. de C.V. y de Fundación Telmex Telcel, A.C.				

Slim Seade Roberto				
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)		
Hombre		Propietario		
Participa en comités [Sinopsis]				
Auditoría		Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación	
NO		NO	NO	
Otros				
N.A.				
Designación [Sinopsis]				
Fecha de designación				
2025-12-31				
Periodo por el cual fueron electos		Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.		N.A.	N.A.	N.A.
Información adicional				
Licenciado en Administración de Empresas por la Universidad Anáhuac. Cuenta con más de 30 años de experiencia en el ramo de la mercadotecnia y dirección empresarial. En 1994, a los 24 años forma la Gerencia de Publicidad y Promoción de Telmex. Fue Director General de Telbip y de Zoom TV, creando el primer reality show en México. Fue Director Comercial y de Mercadotecnia de Argos Comunicación, también coordinó la reestructuración e imagen de Grupo Editorial Contenido y fue miembro del Consejo Consultivo Empresarial del "APEC", representando a México en el grupo de Business Advisory Council. Hoy tiene en su haber la creación, diseño y/o posicionamiento de más de 85 marcas en diversas industrias, entre ellas destacan Telmex, Volaris, Ostar, Uno TV, LADA, IDEAL, Hasbro City, Central Central, Amares, entre otras. Actualmente es Director General de Ostar Grupo Hotelero de Carso, así como la Residencia Linda (Senior Living), dirige también la División de Cine del mismo Grupo, es miembro del Consejo de Administración de Inmuebles Carso, GMéxico Transportes, Grupo Ferroviario Mexicano e integrante del Consejo Consultivo de Turismo y Gastronomía de la Universidad Anáhuac, entre otros. Coordina y participa en diversos proyectos de la Fundación Carlos Slim, Museo Soumaya y Grupo Carso.				

Frías Humphrey Luis Roberto				
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)		
Hombre		Suplente		
Participa en comités [Sinopsis]				
Auditoría		Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación	
NO		NO	NO	
Otros				
N.A.				
Designación [Sinopsis]				
Fecha de designación				
2025-12-31				
Periodo por el cual fueron electos		Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.		N.A.	N.A.	N.A.
Información adicional				
El Sr. Frías ocupa el cargo de Director de Banca de Mayoreo de Banco Inbursa, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Inbursa, asimismo, es miembro, entre otros, de los consejos de administración siguientes: Banco Inbursa, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Inbursa. Inversora Bursátil, S.A. de C.V., Casa de Bolsa, Grupo Financiero Inbursa. Operadora Inbursa de Fondos de Inversión, S.A. de C.V., Grupo Financiero Inbursa. Seguros Inbursa, S.A., Grupo Financiero Inbursa. FC Financial, S.A. de C.V., SOFOM, ER, Grupo Financiero Inbursa. Sofom Inbursa, S.A. de C.V., SOFOM, ER, Grupo Financiero Inbursa, Grupo Carso, S.A.B. de C.V. y Sinca Inbursa, S.A. de C.V., Fondo de Inversión de capitales, son accionistas de GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V., quien a su vez es accionista de Grupo Ferroviario Mexicano, S.A. de C.V, accionista mayoritario de Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V.				
Rocker Kenny G.				
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)		
Hombre		Propietario		
Participa en comités [Sinopsis]				
Auditoría		Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación	
NO		NO	NO	
Otros				
N.A.				
Designación [Sinopsis]				
Fecha de designación				
2025-12-31				
Periodo por el cual fueron electos		Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.		N.A.	N.A.	N.A.
Información adicional				
El señor Kenny Rocker es el Vicepresidente Ejecutivo de Marketing & Sales (EVP) para Union Pacific desde agosto de 2018. Es responsable de las 3 divisiones de negocio: Bulk, Industrial y Premium, y también de operaciones M&S, Estrategia Comercial y México, así como de la subsidiaria Loup Logistics. Anteriormente ocupó la posición de Vicepresidente del segmento Industrial desde el 2016. El Sr. Rocker inició su carrera en UP en 1994, desempeñando diferentes roles en M&S, incluyendo Automotriz, Químicos y el Centro de Desarrollo de Mercado y Ventas. El Sr. Rocker tiene una licenciatura en Finanzas por la Universidad de Tuskegee. Tiene experiencia como consejero de la Universidad de Creighton, Asociación Nacional de Manufactureros, Children’s Hospital, Northstar y Seventy Five North, y actualmente es miembro del consejo de Joslyn.				
Vena Vincenzo Jim				
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)		
Hombre		Propietario		
Participa en comités [Sinopsis]				
Auditoría		Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación	
NO		NO	NO	
Otros				
N.A.				
Designación [Sinopsis]				
Fecha de designación				
2025-12-31				
Periodo por el cual fueron electos		Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.		N.A.	N.A.	N.A.
Información adicional				
El señor Vincenzo Jim Vena tiene más de 40 años de experiencia en la industria ferroviaria, en cuya trayectoria ha impulsado los mejores resultados operativos y de servicio. Su visión de la industria ferroviaria es simple: Seguridad, Servicio y Excelencia Operativa son igual a Crecimiento. Las cuatro décadas en el ferrocarril, hacen que el Sr. Vena traiga consigo experiencia insuperable tanto en el manejo de la operación y el marketing, como en la ejecución de proyectos. Ha sido líder durante transiciones importantes de la industria ferroviaria. Hoy es el CEO de Union Pacific, desde agosto 2023, pero inició su carrera en dicha empresa como Chief Operating Officer de Union Pacific los años 2019-2020, para más tarde fungir como asesor del Presidente del Consejo en 2021. Previo a su carrera en Union Pacific, el Sr. Vena trabajó en el Canadian National Railway (CN) donde adquirió experiencia de primera mano en el área operativa, luego como Gerente Sr en el área de Marketing and Sales, y finalmente fue nombrado Vicepresidente Ejecutivo y Chief Operating Officer. Tiene experiencia como Consejero en el Comité de Auditoría para DCLI (Direct ChassisLink, Inc); así como en el Consejo Directivo de FedEx tanto en los comités de Finanzas y Gobierno Corporativo, como en el de Seguridad y Políticas Públicas. El Sr. Vena tiene una licenciatura por la Universidad de Alberta y un posgrado en Negocios de la Universidad Athabasca.				
Miller Michael				

Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Suplente	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación
NO	NO		NO
Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación			
2025-12-31			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Información adicional			
El señor Miller fue nombrado vicepresidente adjunto de finanzas corporativas y tesoro adjunto en enero de 2020. En su puesto actual, es responsable de desarrollar y ejecutar la estrategia de asignación de capital de la empresa, que incluye nuevas emisiones de deuda, retiro o reestructuración de deuda existente, recomendaciones de dividendos y la evaluación de los programas de recompra de acciones. También lidera y dirige el esfuerzo para mantener y mejorar el sistema de costos interno de la Compañía, que es utilizado por el equipo comercial para evaluar la rentabilidad comercial y desarrollar planes de acción estratégicos para respaldar el objetivo de la Compañía de maximizar los retornos mientras se equilibra el volumen, el precio y la contribución. Además, es responsable de brindar apoyo analítico para evaluar posibles inversiones estratégicas y oportunidades de adquisición para ayudar a impulsar el crecimiento y la rentabilidad de primera línea para la Compañía. Antes de ocupar su puesto actual, fue vicepresidente adjunto de relaciones con inversores desde agosto de 2018. Fue responsable de gestionar la función general de relaciones con inversores de la empresa, que incluía el apoyo y la interacción con la comunidad inversora a través de reuniones y participación en conferencias de analistas del lado de la venta, monitorear la opinión de la comunidad inversora sobre Union Pacific y la industria del transporte en general, y desarrollar y transmitir mensajes clave de la Compañía a la comunidad inversora. Desde que se incorporó a la Compañía en mayo de 1993, ha ocupado puestos anteriores en Auditoría Corporativa, Control Financiero y Planificación y Análisis. El señor Miller se graduó de la Universidad de Lincoln - Nebraska en 1993 con una Licenciatura en Administración de Empresas, Énfasis en Contabilidad con Alta Distinción.			

Relacionados [Miembro]

Casar Pérez Alfredo			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación
NO	NO		NO
Otros			
Operativo			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación			
2025-12-31			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	Presidente Ejecutivo	16	N.A.
Información adicional			
El Sr. Casar es Licenciado en Economía por el Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM), pasante de Ingeniero Industrial por la Universidad Anáhuac y cuenta con una Maestría en Economía por la Universidad de Chicago. Es miembro del Consejo de Administración de Grupo México desde 1997. Fue nombrado Presidente Ejecutivo de GFM y Ferromex el 5 de marzo de 2008; fungió como Presidente y Director General de GFM y Ferromex desde el 16 de noviembre de 1999. Anteriormente, fue Director de desarrollo en Grupo México durante dos años, después de haber sido Director General de Cía. Perforadora México, S.A. de C.V. y Director General de México Cía. Constructora S.A. de C.V. durante 7 años. Además, el Sr. Casar es miembro del Consejo de Administración de GMéxico y GFM.			

López Guerra Fernando			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría		Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación
NO		NO	NO
Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación			
2025-12-31			
Período por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	Director General	22	N.A.
Información adicional			
Licenciado en Administración de Empresas por el Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM) con cursos de Negocios y Finanzas en Harvard y London School of Economics (LSE). Director General de Grupo México Transportes desde noviembre de 2018. 22 años de experiencia en GMXT en donde ha ocupado diversos cargos en diferentes áreas, entre los que destacan: Director General de Administración y Finanzas, Director General Comercial y Director de Ventas de los segmentos Agrícola, Automotriz, Intermodal e Industrial. También se desempeñó como Director General de Operaciones y Desarrollo de Cinemex. Miembro del Consejo de Grupo México, Grupo México Transportes, Ferromex, Ferrosur y Kimberly Clark de México.			

Vergara Perrilliat Alberto Antonio			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación
NO	NO		NO
Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación			
2025-12-31			
Período por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	Director General de Administración	16	N.A.
Información adicional			
El Sr. Vergara es Ingeniero Industrial y de Sistemas por parte del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey y tiene una Maestría en Administración de Empresas por el IPADE. En junio de 2024 fue nombrado Director General de Administración después de haber ocupado los puestos de Director General de Planeación y Proyectos en noviembre de 2020; la Dirección de Planeación en enero de 2019 y la Dirección de Mercadotecnia desde octubre del 2015. Anteriormente se desempeñó como Subdirector de Ventas para los Segmentos de Energía, Minerales, Metales, Químicos y Fertilizantes desde septiembre del 2012, previo a ello fue Gerente de Mercadotecnia de septiembre 2009 a agosto 2012. De febrero de 1998 a agosto de 2009 desempeñó varios cargos en Transportación Ferroviaria Mexicana y en Grupo TMM.			

Márquez Abreu Jorge Manuel				
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)		
Hombre		Propietario		
Participa en comités [Sinopsis]				
Auditoría		Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación	
NO		NO	NO	
Otros				
N.A.				
Designación [Sinopsis]				
Fecha de designación				
2025-12-31				
Periodo por el cual fueron electos		Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.		Director General de Servicio	7	N.A.
Información adicional				
El Sr. Márquez encabeza la Dirección General de Operación a partir de junio 2024, siendo responsable de las áreas de Transporte, Planeación y Digital. Anteriormente fue Director General Comercial desde mayo 2020 y tenía a su cargo las áreas de Inteligencia de Mercados, Consultoría Logística, Servicio a Clientes y Logística. Se incorporó a la Dirección de Inteligencia de Mercados en febrero 2019 y junto con su equipo incrementó la participación de mercado contra el autotransporte en todos los segmentos optimizando márgenes y utilización de flota. El Sr. Márquez es Ingeniero Civil por la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) y cuenta con una maestría en Planeación por la Universidad de Illinois. Jorge tiene más de 20 años de experiencia en la industria de transporte desarrollándose en empresas como TMM, TFM, Kansas City entre otras.				

Directivos relevantes [Miembro]

Casar Pérez Alfredo			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación	
NO	NO	NO	
Otros			
Operativo			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2025-12-31		Ordinaria	
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	Presidente Ejecutivo	16	N.A.
Información adicional			
El Sr. Casar es Licenciado en Economía por el Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM), pasante de Ingeniero Industrial por la Universidad Anáhuac y cuenta con una Maestría en Economía por la Universidad de Chicago. Es miembro del Consejo de Administración de Grupo México desde 1997. Fue nombrado Presidente Ejecutivo de GFM y Ferromex el 5 de marzo de 2008; fungió como Presidente y Director General de GFM y Ferromex desde el 16 de noviembre de 1999. Anteriormente, fue Director de desarrollo en Grupo México durante dos años, después de haber sido Director General de Cia. Perforadora México, S.A. de C.V. y Director General de México Cia. Constructora S.A. de C.V. durante 7 años. Además, el Sr. Casar es miembro del Consejo de Administración de GMéxico y GFM.			

López Guerra Fernando			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación	
NO	NO	NO	
Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2025-12-31		Ordinaria	
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	Director General	22	N.A.
Información adicional			
Licenciado en Administración de Empresas por el Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM) con cursos de Negocios y Finanzas en Harvard y London School of Economics (LSE). Director General de Grupo México Transportes desde noviembre de 2018. 22 años de experiencia en GMXT en donde ha ocupado diversos cargos en diferentes áreas, entre los que destacan: Director General de Administración y Finanzas, Director General Comercial y Director de Ventas de los segmentos Agrícola, Automotriz, Intermodal e Industrial. También se desempeñó como Director General de Operaciones y Desarrollo de Cinemex. Miembro del Consejo de Grupo México, Grupo México Transportes, Ferromex, Ferrosur y Kimberly Clark de México.			

Vergara Perrilliat Alberto Antonio			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación
NO	NO		NO
Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2025-12-31		N.A.	
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	Director General de Administración	16	N.A.
Información adicional			
El Sr. Vergara es Ingeniero Industrial y de Sistemas por parte del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey y tiene una Maestría en Administración de Empresas por el IPADE. En junio de 2024 fue nombrado Director General de Administración después de haber ocupado los puestos de Director General de Planeación y Proyectos en noviembre de 2020; la Dirección de Planeación en enero de 2019 y la Dirección de Mercadotecnia desde octubre del 2015. Anteriormente se desempeñó como Subdirector de Ventas para los Segmentos de Energía, Minerales, Metales, Químicos y Fertilizantes desde septiembre del 2012, previo a ello fue Gerente de Mercadotecnia de septiembre 2009 a agosto 2012. De febrero de 1998 a agosto de 2009 desempeñó varios cargos en Transportación Ferroviaria Mexicana y en Grupo TMM.			

Márquez Abreu Jorge Manuel			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación
NO	NO		NO
Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2025-12-31		N.A.	
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	Director General de Servicio	7	N.A.
Información adicional			
El Sr. Márquez encabeza la Dirección General de Operación a partir de junio 2024, siendo responsable de las áreas de Transporte, Planeación y Digital. Anteriormente fue Director General Comercial desde mayo 2020 y tenía a su cargo las áreas de Inteligencia de Mercados, Consultoría Logística, Servicio a Clientes y Logística. Se incorporó a la Dirección de Inteligencia de Mercados en febrero 2019 y junto con su equipo incrementó la participación de mercado contra el autotransporte en todos los segmentos optimizando márgenes y utilización de flota. El Sr. Márquez es Ingeniero Civil por la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) y cuenta con una maestría en Planeación por la Universidad de Illinois. Jorge tiene más de 20 años de experiencia en la industria de transporte desarrollándose en empresas como TMM, TFM, Kansas City entre otras.			

Gómez Díaz Hugo Rafael

Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)					
Hombre		Propietario					
Participa en comités [Sinopsis]							
Auditoría		Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación			
NO		NO		NO			
Otros							
Operativo							
Designación [Sinopsis]							
Fecha de designación		Tipo de asamblea					
2025-12-31		N.A.					
Periodo por el cual fueron electos		Cargo		Tiempo laborando en la Emisora (años)		Participación accionaria (en %)	
N.A.		Director General de Proyectos e Infraestructura		26		N.A.	
Información adicional							
El Sr. Gómez cuenta con el título de Ingeniero en Mecánica Industrial, egresado del Instituto Tecnológico de Veracruz, posee una maestría en Administración de Negocios por la Universidad Cristóbal Colón y adicionalmente tiene un certificado de International Aluminium Smelting Process Course emitido por la Norwegian University of Science and Technology. A la fecha, mantiene el cargo de Director General de Proyectos e Infraestructura desde junio 2024. Previo a este puesto, fue responsable de la Dirección General de Operación desde septiembre 2015, anteriormente fue Director de Transportes durante 3 años y previamente fue responsable de la Dirección de Operaciones en Ferrosur, durante 13 años. La trayectoria del Ingeniero Gómez está fundamentada con 15 años de experiencia en la producción de aluminio y productos manufacturados en la industria, empezando como ingeniero de procesos y concluyendo como Director de Operaciones de Planta.							

Doria Ballesteros Daniel			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría		Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación
NO		NO	NO
Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2025-12-31		N.A.	
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	Director General Comercial	1	N.A.
Información adicional			
Daniel Doria Ballesteros lidera la Dirección General Comercial de GMXT a partir de enero 2025 y cuenta con una sólida trayectoria en el diseño, desarrollo y ejecución de estrategias comerciales y de mercadotecnia en reconocidas empresas transnacionales como Grupo Alfa y Pfizer. Su experiencia en firmas de consultoría estratégica y organizacional como Akya y Egon Zehnder, le ha brindado una visión integral y la capacidad de desarrollar soluciones para diversas organizaciones. Daniel es Ingeniero Industrial y de Sistemas por el Instituto Tecnológico de Monterrey y cuenta con una Maestría en Administración de Empresas (MBA) por la Universidad de Georgetown. Estamos convencidos de que el liderazgo de Daniel, sumado al talento y la experiencia de nuestro equipo, impulsará el crecimiento de GMXT.			

Mino León Norma Angélica			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Mujer		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría		Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación
NO		NO	NO
Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2025-12-31		N.A.	
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	Auditor General	5	N.A.
Información adicional			
La Sra. Angélica Mino es Licenciada en Contaduría Pública por la Universidad La Salle y cursó un MBA en la Escuela de Alta Dirección y Administración (EADA) en Barcelona, España. Asimismo, posee la Certificación Internacional de Auditoría Interna (CIA) y es SCRUM Master para la gestión de proyectos ágiles. Se incorporó a Ferromex en febrero 2021 como Auditor General. Cuenta con 24 años de experiencia internacional en las áreas de auditoría, control interno, gestión de riesgos, SOX y COSO. Previo a Ferromex trabajó para Ernst & Young y multinacionales de diversos sectores como DuPont, General Cable, ING, PepsiCo y Telefónica, asumiendo roles a nivel Europa y LATAM.			

Arroyo Sanchez Claudia

Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Mujer		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación
NO	NO		NO
Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2025-12-31		N.A.	
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	Director de Abastecimientos	14	N.A.
Información adicional			
Claudia cuenta con más de 20 años de experiencia en el sector logístico, de los cuales lleva 13 años desempeñándose en diversas posiciones dentro de GMXT y fue nombrada Directora de Abastecimientos en agosto de 2024. Antes de unirse a la empresa, ocupó cargos de liderazgo en el sector público dentro de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, teniendo a cargo proyectos de infraestructura ferroviaria y de transporte público de pasajeros (metrobus) en la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal, desempeñándose como Directora de la Coordinación Técnica y de Programas, cuenta con una licenciatura en Derecho y una maestría en Filosofía Jurídica por la UNAM, además de diversos estudios en transporte multimodal.			

Rubín Vega Jesús			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación
NO	NO		NO
Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2025-12-31		N.A.	
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	Director Comercial Bienes de Consumo	12	N.A.
Información adicional			
El Sr. Rubén es egresado de la Universidad Anáhuac, como Licenciado en Negocios Internacionales y cuenta con diversos diplomados complementarios, entre los que destacan un diplomado en Transformación Efectiva de Procesos de Negocio y en Aduanas. Con más de 14 años de experiencia en el sector logístico y ferroviario, ha desarrollado una sólida trayectoria, liderando y gestionando diferentes áreas. Ingresó a Ferromex en 2013 como ejecutivo de cuenta en el área Comercial, pasando después por diferentes posiciones gerenciales en las áreas de Inteligencia de Mercado, Servicio al Cliente y el área Comercial que le permitieron adquirir conocimiento y desarrollarse hasta alcanzar la Vicepresidencia Comercial en Agosto del 2024, a cargo de las unidades de Bienes de Consumo, segmentos Premium para Grupo México Transportes (GMXT).			

Rubio Sánchez Rodrigo			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría		Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación
NO		NO	NO
Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2025-12-31		N.A.	
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	Director Comercial Granel	12	N.A.
Información adicional			
Rodrigo Rubio es el Director Comercial de Granel. Es Ingeniero en Mecatrónica graduado de la Universidad de Las Américas Puebla (UDLAP) y cuenta con una Maestría en Administración de Negocios (MBA) de Hult International Business School en Londres. Inició su carrera profesional en la industria química con BASF, donde adquirió valiosa experiencia en el sector. En 2013, se unió a Ferromex como Ejecutivo de Cuenta en el negocio de químicos, papel que interrumpió para profundizar en su formación mediante el MBA. A su regreso, asumió el cargo de Gerente de Energía, seguido por la Subdirección de Energía, Químicos y Fertilizantes, enfocándose en el desarrollo de terminales energéticas y en la atracción de nuevos clientes. Antes de su actual rol, Rodrigo dirigió la Subdirección de Cementos y Metales Minerales, consolidando su trayectoria profesional en el ámbito comercial.			

Abaunza Castillo Claudia Elizabeth			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	

Mujer		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación
NO	NO		NO
Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2025-12-31		Ordinaria	
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	Director de Finanzas	17	N.A.
Información adicional			
La Sra. Abaunza es Licenciada en Contaduría por la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) y cuenta con una maestría en Dirección de Empresas por el Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM) y la Universidad de Tulane. Fue nombrada Directora de Finanzas en octubre de 2017, anteriormente fue Subdirector de Contraloría desde el año 2009; dentro de su trayectoria profesional se desempeñó como Gerente de Auditoría en Deloitte por 4 años.			

Arreola Gutiérrez Lilia Edith			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Mujer		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación	
NO	NO	NO	
Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2025-12-31		N.A.	
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	Director de Fuerza Motriz y Equipo de Arrastre	18	N.A.
Información adicional			
La Sra. Lilia es Licenciada en Mercadotecnia por parte de la Universidad de Guadalajara. Se integró en a Ferromex en 2008 desempeñando distintos cargos en Logística de Carros y Servicios Diversos. En enero de 2017 es nombrada Gerente de Logística de Carros y posteriormente Subdirectora de dicha área en septiembre de 2020. Hoy se desempeña como Directora de Fuerza Motriz y Equipo de Arrastre desde Junio 2025, donde es responsable del mantenimiento y disponibilidad de la flota de locomotoras, carros de ferrocarril y vehículos utilitarios.			

Verdugo Cabello Iván Moisés			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría		Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación
NO		NO	NO
Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2025-12-31		N.A.	
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	Director de Infraestructura	13	N.A.
Información adicional			
El Sr. Verdugo es Licenciado en Administración de Empresas, egresado de la Universidad del Valle de México; cuenta con una Maestría en Competitividad Organizacional por la misma Universidad del Valle de México y tiene estudios de la Maestría Administración de Empresas por el IPADE. Actualmente se desempeña como Director de Mantenimiento de Vía, donde es responsable de la supervisión y control del mantenimiento de la infraestructura, la optimización y control del mantenimiento en las vías ferroviarias. Se integró a Ferromex en 2012, primero como Subdirector de Logística de Carros, siendo responsable de la administración de la flota de carros, distribución y servicios diversos hasta 2015 cuando pasó a ser responsable de la Dirección de Fuerza Motriz y Equipos de Arrastre, donde fue responsable de las áreas de: Administración y Mantenimiento de Locomotoras, así como de Unidades de Arrastre, Maquinaria de Vía y vehículos de la organización. También fue Director de Transportes donde estuvo a cargo de toda la operación ferroviaria en terminales y patios, transportación y centro de despacho.			

Ávila Fuentes Luis Fernando			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	

Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría		Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación
NO		NO	NO
Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2025-12-31		Ordinaria	
Período por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	Director de Infraestructura Digital	8	N.A.
Información adicional			
El Sr. Ávila curso las carreras de Ingeniería en Computación en la UNAM e Ingeniería en Ciencias Computacionales en la Universidad Iberoamericana, cuenta con estudios en Alta Dirección en el IPADE. Ingresó a Ferromex en Enero de 2017 como Director Digital y actualmente es Director de Infraestructura Digital desde Noviembre de 2025. De 2011 a 2016 fue Director de Tecnologías de la Información en Volaris. De 2010 a 2011 trabajo como Consultor Independiente, posteriormente se desempeñó como Director de Información Tecnológica en Boehringer Ingelheim México, S.A. de C.V. y antes como Gerente de Información tecnológica en Bristol Myers-Squibb, S.A. de C.V. cuenta con amplia experiencia en la planeación, desarrollo, implementación e innovación de sistemas y procesos de automatización que han permitido optimizar y reducir costos, logrando eficiencias importantes tanto en la operación como en la administración del negocio.			

Robles Gil Fernando Ezquerro			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría		Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación
NO		NO	NO
Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2025-12-31		N.A.	
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	Director de Inteligencia de Mercados	10	N.A.
Información adicional			
El Sr. Ezquerro es Ingeniero Industrial, egresado de la Universidad Iberoamericana de la Ciudad de México; cuenta con un MBA en la Universidad de Texas en Austin y actualmente se desempeña como Director de Inteligencia de Mercados. Se integró a Ferromex en 2015 como Subdirector de Abastecimientos siendo responsable de la compra del combustible para la operación y de los servicios y refacciones para locomotoras, posteriormente fue promovido como Director de Fuerza Motriz y Equipo de Arrastre, donde fue responsable del mantenimiento y disponibilidad de la flota de locomotoras, carros, maquinaria de vía y vehículos utilitarios. Anteriormente tuvo diferentes cargos en Cinemex, la quinta cadena de cines más grande del mundo.			

Jurado Martínez Francisco			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación	
NO	NO	NO	
Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2025-12-31		Ordinaria	
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	Director Jurídico	19	N.A.
Información adicional			
El Sr. Jurado es Licenciado en Derecho egresado de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), tiene un Postgrado en Derecho Mercantil por la Universidad Panamericana, un Seminario de "Products Liability: Comparative Approaches and Transnational Litigation" por la Universidad de Texas en Austin, una Maestría en Derecho de las Empresas por la Universidad Anáhuac Campus Sur, así como un curso de Compliance impartido por la Universidad Panamericana Campus Ciudad de México. Ha sido Director Jurídico de Ferromex desde el primero de octubre de 2006. De 1998 a 2006 fue Gerente Jurídico en Ferrosur, y de 1994 a 1998 desempeñó diversos cargos en Despachos de Abogados.			

Díaz Muñoz Fernando	
Sexo	Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)
Hombre	Propietario
Participa en comités [Sinopsis]	

Auditoría		Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación	
NO		NO		NO	
Otros					
N.A.					
Designación [Sinopsis]					
Fecha de designación			Tipo de asamblea		
2025-12-31			N.A.		
Periodo por el cual fueron electos		Cargo		Tiempo laborando en la Emisora (años)	
N.A.		Director de Logística de Carros y Locomotoras		10	
				Participación accionaria (en %)	
				N.A.	
Información adicional					
El Sr. Fernando Díaz es Licenciado en Administración de Empresas, egresado del Instituto Tecnológico de León, también cuenta con un MBA en Egade Bussines School en Monterrey, NL. Llegó a Ferromex en Diciembre 2015 como Gerente de Servicio a Clientes de los segmentos metales, minerales y cemento, después fue promovido a la Subdirección de Servicio a Clientes en 2017. El año siguiente estuvo a cargo de la Subdirección de Operaciones de la Región Pacifico y posteriormente en 2020 fue designado como Subdirector de Operación de la subsidiaria Intermodal México (IMEX). En el 2022 gracias a sus excelentes resultados, es nombrado Subdirector del Centro de Control de Operaciones donde estuvo hasta Mayo 2025. Actualmente se desempeña como Director de Logística de Carros y Locomotoras con la responsabilidad de la correcta distribución de equipos en la red para la atención de nuestros clientes y la correcta asignación y distribución de fuerza en el país para el cumplimiento del plan maestro de servicio.					

Trigos Martínez Francisco Manuel			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación
NO	NO		NO
Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2025-12-31		N.A.	
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	Director de Planeación	24	N.A.
Información adicional			
Francisco Trigos es licenciado en Administración de Empresas por parte de la Universidad del Valle de Atemajac. En octubre 2020 fue nombrado Director de Planeación de Ferromex y en enero 2023 fue designado Director Corporativo de Planeación para Grupo México USA en el ferrocarril Florida East Coast. Se integró a Ferromex en 2002 y ha desempeñado diversas posiciones como Gerente Comercial Automotriz, Subdirector de Logística de Carros y Subdirector del Centro de Despacho cargo previo a su puesto actual. Durante su larga trayectoria ha tenido cargos en las áreas de Prevención de Daños, Servicio a Clientes y Mercadotecnia.			

Lerma Espinosa Carlos Iván			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación	
NO	NO	NO	
Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2025-12-31		N.A.	
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	Director de Protección Ferroviaria	19	N.A.
Información adicional			
El Sr. Lerma es Licenciado en Comercio Internacional, egresado del Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Monterrey, Campus Monterrey; cuenta con un MBA en Thunderbird School of Global Management en Glendale, Arizona. Se integró a Ferromex en 2006 desarrollándose como Subdirector de Ventas en los segmentos Automotriz, Metales, Minerales y Energía, Intermodal e Industrial, posteriormente fue promovido como Subdirector de Seguridad Operativa en 2016 y en 2025 como Director de Fuerza Motriz y Equipo de Arrastre. Hoy se desempeña como Director de Protección Ferroviaria, donde es responsable de la coordinación de los programas y procesos operativos de seguridad y protección a la carga ferroviaria.			

Stacpoole Gómez Federico		
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)
Hombre		Propietario
Participa en comités [Sinopsis]		
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación

NO		NO		NO	
Otros					
N.A.					
Designación [Sinopsis]					
Fecha de designación			Tipo de asamblea		
2025-12-31			N.A.		
Periodo por el cual fueron electos		Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)		Participación accionaria (en %)
N.A.		Director de Proyectos de Inversión	9		N.A.
Información adicional					
El Sr. Stacpoole es Licenciado en Derecho egresado de la Universidad Anáhuac con Diplomados en Finanzas Administrativas y Análisis Político. Actualmente es Director de Proyectos de Inversión desde junio 2024. Anteriormente fue Director de Abastecimientos y Comercio Exterior desde octubre del 2019 y Subdirector Comercial de GMXT desde noviembre del 2016. También fue Director Corporativo de Tráfico y Exportaciones en el área Minera de GMéxico por más de 15 años y previamente laboró en diversas áreas de Ferrocarriles Nacionales de México, así como fue Gerente Legal Laboral de Industrial Minera México y 8 años como Funcionario Conciliador en la Secretaría del Trabajo.					

Amaya Elorriaga Xavier			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría		Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación
NO		NO	NO
Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2025-12-31		N.A.	
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	Director de Proyectos Estrategicos	2	N.A.
Información adicional			
Xavier Amaya es Ingeniero Industrial por la Universidad Anáhuac y cuenta con un Diplomado en Finanzas por el Instituto Tecnológico Autónomo de México. Cuenta con 22 años de experiencia en distintos sectores de la iniciativa privada, tales como el energético, construcción, financiero y telecomunicaciones, especializándose en el desarrollo de negocios, gestión y evaluación de proyectos. Ha participado en otros proyectos de los que destacan: Líder Consultor del Proyecto "Parque de Generación Agua Prieta", en las relaciones y negociaciones con fondos y bancos para los recursos financieros; Desarrollo del plan de negocios, definición estrategias comerciales, financieras y evaluación de oportunidades de inversión en proyectos de generación y suministro de electricidad y almacenamiento de petrolíferos y petroquímicos; Asesoría comercial y regulatoria en proyectos de generación de Abasto Aislado para instalaciones de licuefacción, regasificación y extracción minera; Líder consultor para el desarrollo de 3 Data Centers México, así como la asesoría comercial y regulatoria en el ámbito eléctrico del proyecto. Anteriormente, trabajó como Consultor en Rodríguez Dávalos Abogados, Grupo Empresarial KALUZ y en Avantel.			

Carrington Merger John Pardo			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación
NO	NO		NO
Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2025-12-31		Ordinaria	
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	Director de Recursos Humanos	20	N.A.
Información adicional			
El Sr. Carrington es Licenciado en Relaciones Industriales egresado del Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Occidente (ITESO) y cuenta una Maestría en Desarrollo Organizacional por la misma Universidad, asimismo ha cursado diversos Diplomados en Habilidades Gerenciales y Calidad en Servicios en ITESM. Es Director de Recursos Humanos de Ferromex desde el 1 de noviembre de 2011 y anteriormente fue Subdirector de Administración de Personal en Ferromex del 2004 al 2007. También ha desempeñado diversos cargos directivos; 4 años como Director de Recursos Humanos en Convermex, 4 años como Director de Recursos Humanos Domestico en Grupo Jose Cuervo, 3 años como Director de Recursos Humanos en Corfuerte, su experiencia laboral también incluye diversos cargos Gerenciales; Gerente Corporativo de R.H. en Pepsicola de 1995 a 1999, Gerente Corporativo de R.H. en Operadora Sidektur de 1990 a 1995 y Gerente de Recursos Humanos en Thermogas de 1984 a 1990.			

Rubio Huerta Tania	
Sexo	Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)
Mujer	Propietario
Participa en comités [Sinopsis]	

Auditoría		Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación	
NO		NO		NO	
Otros					
N.A.					
Designación [Sinopsis]					
Fecha de designación			Tipo de asamblea		
2025-12-31			N.A.		
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)		Participación accionaria (en %)	
N.A.	Director de Servicio a Clientes	9		N.A.	
Información adicional					
Tania Rubio tiene una carrera con excelencia académica en Ingeniera en Mecatrónica y Producción por la Universidad Iberoamericana, además de una certificación en Técnicas de Negociación. Cuenta con una trayectoria de más de 9 años en Ferromex, donde a partir de abril 2023 fue designada como Directora de Servicio a Clientes. Anteriormente desempeñó los puestos de Subdirectora Comercial de Químicos, Fertilizantes y Energía; Gerente y Subgerente de Servicio a Clientes de los mismos segmentos y Ejecutiva de Cuenta de Ventas del segmento Energético.					

Fregoso Gómez Pedro Iván			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación	
NO	NO	NO	
Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2025-12-31		N.A.	
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	Director de Transporte	28	N.A.
Información adicional			
Pedro Fregoso es Licenciado en Administración de Empresas por parte de la Universidad de Guadalajara. En Junio 2022 fue nombrado?Director?de Transportes. Se integró a Ferromex en 2002 y ha desempeñado diversas posiciones como: Subgerente Comercial Automotriz,?Gerente de Logística, Gerente del Centro de Control de Seguridad,?Subdirector?de Protección Ferroviaria, Subdirector del Centro de Despacho y Director de Planeación; cargo previo a su puesto actual.? Durante su larga trayectoria ha tenido cargos en las áreas de Servicios Diversos, Logística,?Ventas, Seguridad, Planeación y Transportes.			

De la Vega Serna Alejandro			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación	
NO	NO	NO	
Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2025-12-31		N.A.	
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	Director de Transformación Digital	1	N.A.
Información adicional			
Alejandro De la Vega es actuario y matemático por el ITAM y tiene un MBA en UCLA Anderson. Actualmente se desempeña como Director de Transformación Digital en GMXT desde Octubre de 2025, liderando las iniciativas de digitalización de flujos de trabajo, mejora y automatización de procesos e inteligencia artificial. Cuenta con experiencia previa como Director de Reingeniería y Procesos en BBVA Bancomer, así como Director de Data e Inteligencia de Negocios para Banco Azteca Digital. Así mismo trabajo como consultor en la firma de consultoría Kearney, con amplia experiencia en proyectos de industrias de Servicios Financieros, Retail, Gobierno, Logística y Empresas de Consumo.			

Porcentaje total de hombres como directivos relevantes:

80

Porcentaje total de mujeres como directivos relevantes:

20

Porcentaje total de hombres como consejeros:	93
Porcentaje total de mujeres como consejeros:	7
Cuenta con programa o política de inclusión laboral:	No

Descripción de la política o programa de inclusión laboral

N.A.

Accionistas de la empresa [Sinopsis]

Accionistas que ejerzan control o poder de mando[Miembro]

Grupo Ferroviario Mexicano, S.A. de C.V.	
Participación accionaria (en %)	99.99
Información adicional	
N.A.	

Accionistas beneficiarios de más del 10% del capital social de la emisora [Miembro]

NA NA NA	
Participación accionaria (en %)	
Información adicional	

Accionistas que ejerzan influencia significativa [Miembro]

NA NA NA	
Participación accionaria (en %)	NA
Información adicional	
NA	

Estatutos sociales y otros convenios:

A continuación, se presenta un resumen de algunas de las cláusulas de los estatutos sociales de Ferromex.

Objeto social:

Ferromex es una sociedad de nacionalidad mexicana con domicilio en la Ciudad de México. El objeto social principal de Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V. consiste en prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga y pasajeros, como se definen en la

Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario y en el Reglamento del Servicio Ferroviario.

Administración de la sociedad

La administración de la Sociedad está encomendada a un Consejo de Administración conformado por hasta 11 consejeros (y sus respectivos suplentes).

Los miembros del Consejo de Administración son designados por la Asamblea de Accionistas. Todas las Asambleas de Accionistas o Sesiones del Consejo de Administración serán presididas por el Presidente de éste último. El Consejo de Administración cuenta con un Secretario y con un Secretario Asistente.

El Consejo de Administración tiene la representación legal de la Sociedad y cuenta con las facultades legales necesarias para dichos efectos.

Inspección de la Sociedad

La vigilancia de la Sociedad está encomendada a uno o más Comisarios según sea determinado por la Asamblea Ordinaria de Accionistas.

Comité Operativo

La Sociedad tiene un Comité Operativo conformado por cinco miembros.

El Consejo de Administración está autorizado para delegar al Comité Operativo autoridad para aprobar ciertos asuntos, por ejemplo: (i) financiamientos de US\$5 millones o menos anualmente dentro del presupuesto relacionado con la línea principal de negocios; (ii) disposiciones de activos por US\$5 millones o menos por venta dentro del presupuesto; (iii) adquisiciones por US\$5 millones por proyecto dentro del presupuesto relacionadas con la línea principal de negocios; (iv) contratos de servicios por US\$5 millones o menos por contrato dentro del presupuesto relacionados con la línea principal de negocios; (v) proyectos de inversión por US\$5 millones o menos por inversión o proyecto dentro del presupuesto y relacionado con la línea principal de negocios; y (vi) contratos relacionados con lo anterior.

Presidente Ejecutivo y Director General

Ferromex cuenta con un Presidente Ejecutivo y un Director General

Los primeros niveles de administración de Ferromex (los funcionarios que reportan directamente al Presidente Ejecutivo y al Director General) son propuestos por los miembros del Consejo de Administración, el Presidente Ejecutivo y el Director General, aprobados por el Comité Operativo y ratificados por el Consejo de Administración por el voto que incluya el voto afirmativo de al menos nueve (9) de sus once (11) Consejeros.

Asambleas de Accionistas

Las Asambleas de Accionistas serán Extraordinarias u Ordinarias. Todas las Asambleas se celebrarán en el domicilio social de la Sociedad. Las Asambleas convocadas para discutir cualquiera de los asuntos especificados en el Artículo 182 de la Ley General de Sociedades Mercantiles serán Asambleas Extraordinarias. Cualesquier otras asambleas serán Ordinarias.

Las convocatorias para las Asambleas de Accionistas pueden ser hechas por el Consejo de Administración o por los Comisarios. Cualquier accionista o grupo de accionistas que sea titular de al menos el 26% de las acciones en circulación de la Sociedad puede requerir en cualquier tiempo al Consejo de Administración o a los Comisarios que convoquen a una Asamblea de Accionistas para discutir los asuntos que sean especificados en su requerimiento. Cualquier accionista tendrá el mismo derecho en cualquiera de los casos contemplados en el artículo 185 de la Ley General de Sociedades Mercantiles.

Si el Consejo de Administración o los Comisarios, según sea el caso no hacen la convocatoria dentro de los 15 días naturales siguientes a la recepción de una solicitud, las autoridades judiciales competentes del domicilio de la Sociedad emitirán la convocatoria a solicitud de cualquier parte interesada quien deberá comprobar su participación accionaria para dicho propósito.

Las convocatorias para las Asambleas de Accionistas se deben publicar en el Diario Oficial de la Federación cuando menos 15 días naturales antes del día establecido para la Asamblea. Las convocatorias indicarán el lugar, día y hora de la Asamblea, contendrán el Orden del Día y deberán ser firmadas por la persona o personas que las hagan. Los accionistas con domicilio en el extranjero tendrán derecho a recibir aviso por facsímil o telegrama, con la misma anticipación contemplada anteriormente.

Las Asambleas de Accionistas podrán ser llevadas a cabo sin necesidad de convocatoria previa, si todas las acciones en circulación de la Sociedad se encuentran representadas en la Asamblea.

Los accionistas que se encuentren registrados en el Libro de Registro de Acciones de la Sociedad como propietarios de una o más acciones de aquélla, o aquéllos que comprueben su propiedad con los títulos de acciones emitidos por la Sociedad, serán admitidos en las Asambleas de Accionistas.

Los accionistas podrán ser representados en las Asambleas de Accionistas por la persona o personas designadas mediante carta poder firmada ante dos testigos o mediante cualquier otra forma de poder otorgada de acuerdo con la ley. Los miembros del Consejo de Administración y los comisarios no podrán representar a los accionistas en las Asambleas de Accionistas.

Las Asambleas de Accionistas serán presididas por el Presidente del Consejo de Administración y, en su ausencia, las asambleas serán presididas por la persona designada por el voto mayoritario de los accionistas presentes. El Secretario del Consejo de Administración actuará como Secretario en las Asambleas de Accionistas, y en su ausencia, dicho cargo será ocupado por el Secretario Asistente y, en su ausencia, por la persona designada por la mayoría de votos de los accionistas presentes.

Las Asambleas Ordinarias de Accionistas se celebrarán cuando menos una vez al año dentro de los primeros cuatro meses siguientes al cierre de cada ejercicio social. En adición a los asuntos especificados en el Orden del Día: 1. Se discutirá, aprobará o modificará el reporte del Consejo de Administración contemplado en el Artículo 172 de la Ley General de Sociedades Mercantiles tomando en consideración el reporte de los Comisarios; 2. Se designará a los miembros del Consejo de Administración y Comisarios; y 3. Se determinarán las remuneraciones de los miembros del Consejo de Administración y Comisarios de la Sociedad.

Aquellas resoluciones cuya adopción requiera de la celebración de una Asamblea Ordinaria o Extraordinaria de Accionistas, podrán tomarse sin necesidad de celebrar una Asamblea de Accionistas, mediante el consentimiento unánime adoptado por escrito de todos los accionistas que hubiesen tenido derecho a votar si dicha asamblea de accionistas se hubiese celebrado.

Las resoluciones así adoptadas tendrán los mismos efectos legales y consecuencias que otras resoluciones adoptadas en el curso de una Asamblea Ordinaria o Extraordinaria de Accionistas. Cuando las resoluciones de los Accionistas sean adoptadas mediante su consentimiento unánime por escrito no se requerirá de convocatoria o cualquier otra formalidad distinta de la firma de todos los accionistas con derecho de voto en el documento que compruebe la adopción de las resoluciones relevantes.

Votación en las Asambleas de Accionistas

Cada acción tendrá derecho a un voto en las Asambleas de Accionistas. A fin de que las Asambleas Ordinarias de Accionistas celebradas en virtud de primera convocatoria sean válidas, cuando menos el 50% de las acciones representativas del capital social deberán estar representadas en la asamblea y las resoluciones serán válidas si son adoptadas por el voto favorable de la mayoría de las acciones presentes o representadas en la Asamblea (un "Voto Mayoritario"). Las Asambleas Ordinarias de Accionistas celebradas en virtud de segunda o ulterior convocatoria serán válidamente celebradas cualquiera que sea el número de acciones representadas en la Asamblea y sus resoluciones serán válidamente adoptadas por un Voto Mayoritario.

A fin de que las Asambleas Extraordinarias de Accionistas celebradas en virtud de primera convocatoria, cuando menos el 75% de las acciones representativas del capital social deberá estar representada en la Asamblea, y sus resoluciones serán válidas cuando sean adoptadas por el voto favorable de las acciones que representen más del 50% del capital social de la Sociedad.

Grupo México

Grupo México es una empresa controladora cuya actividad principal es la minería, siendo uno de los más grandes productores integrados de cobre a nivel mundial. También cuenta con una división de transporte que opera el ferrocarril más extenso de México y una división de infraestructura mediante la cual se realizan directa o indirectamente obras de ingeniería en proyectos de infraestructura pública y privada, así como la perforación de pozos petroleros y la prestación de servicios integrales para las mismas. Cuenta con operaciones en México, Perú, Estados Unidos y Chile.

Durante el año 2025, las ventas totales de Grupo México ascendieron a US\$18,176,711 miles y cuenta con un total de activos por US\$42,115,838 miles al 31 de diciembre de 2025, con una plantilla laboral de 31,281 empleados. Mediante su compañía tenedora, Americas Mining Corporation, Grupo México es propietaria de Southern Copper Corporation, la empresa minera de cobre pública más grande del mundo en términos de reservas de mineral y que cotiza en las bolsas de valores de Nueva York y Lima y cotiza bajo la clave "SCCO" en ambas bolsas y de Asarco Inc. Con operaciones minero-metalúrgicas en Arizona y Texas en los Estados Unidos. Grupo México es propietaria del 55.5% de Ferromex a través de GMXT y GFM.

UP

Union Pacific Corporation es una compañía que opera principalmente en las áreas del transporte ferroviario, mediante su subsidiaria UP. UP es el sistema ferroviario más grande de Estados Unidos, el cual opera 32,889 millas de ruta, enlazando los puertos de la costa del Pacífico y los del Golfo con los cruces fronterizos del centro y este de E.U.A. UP da servicio a las dos terceras partes de la región occidente de los Estados Unidos y mantiene itinerarios coordinados con otras compañías transportistas para el manejo de carga hacia y desde el sureste, suroeste, costa del Atlántico, costa del Pacífico, Canadá y México. El tráfico de las exportaciones e importaciones es movido a través de los puertos de la costa del Golfo y la costa del Pacífico y a través de las fronteras mexicanas y canadienses. La mayoría de los productos transportados por UP son agrícolas, automotriz, químicos, energéticos (principalmente carbón), productos industriales e intermodales. Al 30 de enero de 2026, Union Pacific Corporation cuenta con una capitalización total del mercado de US\$139,506 millones. La compañía tiene 29,287 empleados en el ferrocarril y obtuvo en el ejercicio fiscal del 2025 una utilidad de operación de US\$9,846 millones sobre un monto de ventas totales de US\$24,510 millones. UP es propietaria indirecta del 26% de Ferromex a través de Mexican Pacific LLC y GFM (ver "2.b) ix) Estructura Corporativa").

Convenio de Accionistas celebrado entre UP y Grupo México.

UP, ICA y Grupo México celebraron, con fecha 13 de junio de 1997, un Convenio de Accionistas (*Shareholders Agreement*) mediante el cual establecieron las bases para su relación como accionistas de GFM e indirectamente de Ferromex. En marzo de 1999, ICA vendió su participación en GFM a UP por lo que dejó de ser parte del Convenio de Accionistas.

Con fecha 30 de octubre de 2000, ITM (hoy GMXT) asumió todas las obligaciones de Grupo México en el Convenio de Accionistas y con fecha 30 de marzo del 2001, se acordó modificar dicho Convenio en lo que respecta primordialmente al voto supermayoritario dentro de las Asambleas de Accionistas y reuniones del Consejo de Administración.

El Convenio de Accionistas y su modificación del 30 de marzo del 2001 establecen, al igual que los estatutos de GFM y Ferromex, mayorías superiores para tomar resoluciones de las Asambleas de Accionistas y del Consejo de Administración. En lo que se refiere a votaciones de las Asambleas de Accionistas, requiere la aprobación por mayoría de votos, excepto en los casos de voto supermayoritario en cuyo supuesto se requerirá cuando menos el 77% de las acciones con derecho absoluto de voto para la aprobación de los siguientes asuntos: (i) remuneración de miembros del consejo; (ii) aumentos de capital; (iii) financiamientos de más de US\$10.0 millones; (iv) voto de asuntos que en el Consejo de Administración requerirían mayorías superiores; (v) pago de dividendos distintos a los dividendos obligatorios establecidos en los estatutos; y (vi) cualesquiera asuntos que deban ser resueltos en una Asamblea Extraordinaria de Accionistas. En lo que se refiere al Consejo de Administración las resoluciones del Consejo de Administración deben ser aprobadas al menos por seis consejeros, salvo en los casos en que por estatutos se requiera un voto superior, caso en el cual la resolución, deberá aprobarse al menos por nueve consejeros. Los estatutos establecen que requerirán voto superior la resolución de los siguientes asuntos, entre otros: (i) aprobación del presupuesto de operación e inversión; (ii) ciertas disposiciones de activos y proyectos de inversión; (iii) financiamientos fuera de presupuesto o que excedan de US\$5.0 millones; (iv)

ciertas adquisiciones; (v) políticas laborales y políticas sobre salarios; (vi) financiamientos incluidos en el presupuesto mayores de US\$10.0 millones; (vii) adquisiciones incluidas en el presupuesto que excedan los US\$10.0 millones o no incluidas en el presupuesto de más de US\$5.0 millones; (viii) cualquier otorgamiento de Derechos de Paso, arrastre u otros derechos sobre la vía de ferrocarril, o cualquier otorgamiento, cesión o terminación de cualesquier derechos bajo una concesión ferroviaria; y (ix) venta de acciones de subsidiarias.

El Convenio de Accionistas establece un procedimiento en caso de que las partes no se pongan de acuerdo en el momento de votar ciertos asuntos de importancia en la Asamblea de Accionistas o Consejo de Administración. Dichos asuntos de importancia son aquellos cuya falta de resolución podría traer como consecuencia: (i) la violación de los términos de las Concesiones y que dicha violación pudiera traer como consecuencia la revocación de las mismas; o (ii) el impedir que la Compañía continúe en el negocio de la prestación de servicios ferroviarios. En dicho caso, la Asamblea o Consejo deberán de tener una segunda asamblea o reunión donde deberán de aprobar los asuntos por mayoría de votos. Para que dicha resolución sea válida debe de transcurrir un plazo de 25 días naturales sin que UP presente una oferta de venta de conformidad a lo establecido en el siguiente párrafo.

En caso de que se apruebe una resolución siguiendo este procedimiento sin la aprobación de UP, UP tendrá el derecho de ofrecer sus acciones en venta a Grupo México y deberá proponer un nuevo texto de la resolución en disputa firmado por sus representantes o consejeros. Grupo México tendrá las siguientes opciones: (i) comprar las acciones de UP al precio ofrecido por UP; o (ii) vender sus acciones a UP en dicho precio ofrecido; o (iii) aprobar el nuevo texto de resolución propuesto por UP. En caso de que Grupo México no ejerza alguna de sus opciones se entenderá que ha consentido irrevocablemente a adquirir las acciones de UP.

Información adicional Administradores y accionistas

Comisarios

Ferromex cuenta con dos comisarios, uno designado por Grupo México y otro por UP. El comisario designado por Grupo México es el Sr. Enrique Gil Gil y el comisario designado por UP es el Sr. Luis Antonio Monroy González. No hay comisarios suplentes.

Comité Operativo

Los estatutos de la Compañía prevén la existencia de un órgano intermedio de administración denominado Comité Operativo, el cual estará integrado por cinco miembros y sus respectivos suplentes. El Consejo de Administración podrá delegar en el Comité Operativo la resolución de los siguientes asuntos, siempre que se encuentren aprobados dentro del presupuesto autorizado por el Consejo de Administración (i) financiamientos de US\$5.0 millones o menos anualmente dentro del presupuesto relacionado con la línea principal de negocios, (ii) disposiciones de activos de US\$5.0 millones o menos por venta dentro del presupuesto, (iii) adquisiciones por US\$5.0 millones por proyecto dentro del presupuesto relacionadas con la línea principal de negocios, (iv) contratos de servicios por US\$5.0 millones o menos por contrato dentro del presupuesto relacionados con la línea principal de negocios; (v) proyectos de inversión por US\$5.0 millones o menos por inversión o proyecto dentro del presupuesto y relacionado con la línea principal de negocios; y (vi) contratos relacionados con lo anterior.

La designación de los miembros del Comité Operativo de Ferromex, de conformidad a lo establecido en los estatutos de GFM, se hará tomando en cuenta la participación de los accionistas de GFM. En virtud de lo anterior, Grupo México tiene derecho a designar tres miembros propietarios y sus respectivos suplentes y UP a dos miembros propietarios y sus respectivos suplentes.

El comité operativo cuenta con un miembro experto financiero.

El Comité Operativo está integrado por los siguientes miembros, que fueron ratificados y/o designados por la Asamblea General Anual Ordinaria de Accionistas de fecha 30 de abril de 2025:

Miembros designados por Grupo México	
Propietarios:	Suplentes:
Alfredo Casar Pérez	Francisco Jurado Martínez
Isaac Franklin Unkind	John Pardo Carrington Merger
Hugo Rafael Gómez Díaz	Fernando López Guerra
Miembros designados por UP	
Propietarios	Suplentes
José Humberto Vargas García	Jennifer L. Hamman
C.E. Shumaker	

[429000-N] Mercado de capitales

Estructura accionaria:

El capital social de Ferromex está dividido en acciones ordinarias nominativas, sin expresión de valor nominal. El capital social se divide en dos clases de acciones; Clase I, que son acciones representativas del capital mínimo fijo, y Clase II, representativas del capital variable. Las dos Clases de acciones están representadas por acciones Series B-1 y B-2

La siguiente es la estructura accionaria actual de Ferromex:

<u>ACCIONISTAS</u>	<u>ACCIONES</u>			
	<u>NÚMERO</u>	<u>CLASE</u>	<u>SERIE</u>	<u>%</u>
Grupo Ferroviario Mexicano, S.A. de C.V.	25,500	I	B-1	0.0010
	10,017,578	I	B-2	0.4072
	2,278,995,571	II	B-1	92.6375
	171,075,886	II	B-2	6.9540
Minera México, S.A. de C.V.	8,757	II	B-2	0.0003
TOTAL	2,460,123,292			100.000

Estructura accionaria de GFM:

<u>ACCIONISTAS</u>	<u>ACCIONES</u>			
	<u>NUMERO</u>	<u>CLASE</u>	<u>SERIE</u>	<u>%</u>
GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V.	148,000	I	A	0.0056
	1,945,381,069	II	A-1	73.9944
Mexican Pacific LLC	52,000	I	B	0.0020
	683,512,268	II	B-1	25.9980
TOTAL	2,629,093,337			100.0000

Ningún consejero o funcionario es accionista de la Compañía o de GFM.

GMXT es subsidiaria en un 70.3% de GMEXICO (ver “2. b) ix) Estructura Corporativa”), de INBURSA y CARSO en un 17.1%, el público inversionista tiene una participación del 12.5%, por lo tanto, Ferromex pudiera tener de manera indirecta a personas físicas como beneficiarios.

GMXT (antes FM Rail Holding, S.A. de C.V.), es una sociedad anónima de capital variable, subsidiaria de GMEXICO, constituida mediante escritura pública No. 51,417, de fecha 19 de diciembre de 2014, otorgada ante la fe del Lic. Guillermo Oliver Bucio, Notario Público No. 246 del Distrito Federal, inscrita en el Registro Público de Comercio bajo el número de folio mercantil 529629-1, de fecha 6 de febrero de 2015, bajo la denominación “FM Rail Holding, Sociedad Anónima de Capital Variable”. Con fecha 30 de abril de 2016 se realizó el cambio de denominación social por la de “GMéxico Transportes, Sociedad Anónima de Capital Variable” con la Protocolización del Acta de Asamblea, ante la fe del Lic. Guillermo Oliver Bucio, Notario Público No. 246 de la

Ciudad de México, con el folio mercantil 223658, de fecha 16 de junio de 2016. Asimismo, mediante Asamblea General Extraordinaria de Accionistas protocolizada ante el mismo notario que la anterior, en fecha 23 de octubre de 2017, adoptó la modalidad de Sociedad Anónima Bursátil. La estructura accionaria de GMEXICO se encuentra en su propio reporte anual.

GMXT, Mexican Pacific LLC y GFM tienen control, poder de mando e influencia significativa en Ferromex.

Los suscritos manifiestan bajo protesta de decir verdad, que los estados financieros que contiene el presente reporte anual por los ejercicios 2025, 2024 y 2023 fueron dictaminados con fecha 23 de marzo de 2026 y 18 de marzo de 2025, de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría.

Asimismo, manifiestan que han leído el presente reporte anual y basado en su lectura y dentro del alcance del trabajo de auditoría realizado, no tienen conocimiento de errores relevantes o inconsistencias en la información que se incluye y cuya fuente provenga de los estados financieros dictaminados señalados en el párrafo anterior, ni de información que haya sido omitida o falseada en este reporte anual o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

No obstante, los suscritos no fueron contratados, y no realizaron procedimientos adicionales con el objeto de expresar su opinión respecto de la otra información contenida en el reporte anual que no provenga de los estados financieros por el dictaminados.

Atentamente,

Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Afiliada a una Firma Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited



C.P.C. María Isabel Romero Miranda
Representante Legal
Ciudad de México, México
28 de abril de 2026



C.P.C. Manuel Nieblas Rodríguez
Auditor externo
Ciudad de México, México
28 de abril de 2026

* * * * *

En los términos del Artículo 39 de las Disposiciones de carácter general aplicables a las Entidades y Emisoras supervisadas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores que contraten servicios de auditoría externa de estados financieros básicos, publicadas en el Diario Oficial de la Federación ("DOF") del 26 de abril de 2018 y sus modificaciones posteriores (las "Disposiciones") y del Artículo 84 Bis de las Disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y otros participantes del mercado de valores publicadas en el DOF del 19 de marzo de 2003 y sus modificaciones posteriores (la "Circular Única de Emisoras"), en nuestro carácter de auditores externos independientes de los estados financieros básicos consolidados por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 de Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V., manifestamos lo siguiente:

- I. Que expresamos nuestro consentimiento para que la Emisora incluya en el reporte anual, el Informe de Auditoría Externa que al efecto emitimos.
- II. Lo anterior en el entendido de que previamente nos cercioramos que la información contenida en los Estados Financieros Básicos Consolidados incluidos en el reporte anual, así como cualquier otra información financiera comprendida en dichos documentos cuya fuente provenga de los mencionados Estados Financieros Básicos Consolidados o del Informe de Auditoría Externa que presentamos coincide con la auditada, con el fin de que dicha información sea hecha del conocimiento público.

Atentamente,

Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Afiliada a una Firma Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited



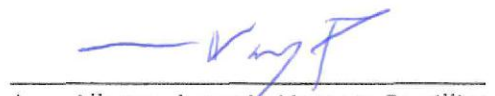
C.P.C. María Isabel Romero Miranda
Representante Legal
Ciudad de México, México
28 de abril de 2026



C.P.C. Manuel Nieblas Rodríguez
Auditor externo
Ciudad de México, México
28 de abril de 2026

* * * * *

Los suscritos manifestamos bajo protesta de decir verdad que, en el ámbito de nuestras respectivas funciones, preparamos la información relativa a la emisora contenida en el presente reporte anual, la cual, a nuestro leal saber y entender, refleja razonablemente su situación. Asimismo, manifestamos que no tenemos conocimiento de información relevante que haya sido omitida o falseada en este reporte anual o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.


Lic. Fernando López Guerra
Director General
Ing. Alberto Antonio Vergara Perrilliat
Director General de Administración
(Responsable de Finanzas)
Lic. Francisco Jurado Martínez
Director Jurídico

CIUDAD DE MÉXICO, A 30 DE ABRIL DE 2026

[432000-N] Anexos

Estados financieros (Dictaminados) por los últimos tres ejercicios y opiniones del comité de auditoría o informes del comisario por los últimos tres ejercicios:



Denominación social y nombre comercial o, en su caso, nombre de la persona física, así como una descripción del negocio en el que participe

N.A.

Cualquier otra información que se considere relevante para evaluar el riesgo de crédito de que se trate del aval o garante

N.A.

En caso de garantes especificar las diferencias relevantes con la IFRS

N.A.

Nombre y cargo de personas responsables (PDF)

Los suscritos manifiestan bajo protesta de decir verdad, que los estados financieros que contiene el presente reporte anual por los ejercicios 2025, 2024 y 2023 fueron dictaminados con fecha 23 de marzo de 2026 y 18 de marzo de 2025, de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría.

Asimismo, manifiestan que han leído el presente reporte anual y basado en su lectura y dentro del alcance del trabajo de auditoría realizado, no tienen conocimiento de errores relevantes o inconsistencias en la información que se incluye y cuya fuente provenga de los estados financieros dictaminados señalados en el párrafo anterior, ni de información que haya sido omitida o falseada en este reporte anual o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

No obstante, los suscritos no fueron contratados, y no realizaron procedimientos adicionales con el objeto de expresar su opinión respecto de la otra información contenida en el reporte anual que no provenga de los estados financieros por el dictaminados.

Atentamente,

Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Afiliada a una Firma Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited



C.P.C. María Isabel Romero Miranda
Representante Legal
Ciudad de México, México
28 de abril de 2026



C.P.C. Manuel Nieblas Rodríguez
Auditor externo
Ciudad de México, México
28 de abril de 2026

* * * * *

En los términos del Artículo 39 de las Disposiciones de carácter general aplicables a las Entidades y Emisoras supervisadas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores que contraten servicios de auditoría externa de estados financieros básicos, publicadas en el Diario Oficial de la Federación ("DOF") del 26 de abril de 2018 y sus modificaciones posteriores (las "Disposiciones") y del Artículo 84 Bis de las Disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y otros participantes del mercado de valores publicadas en el DOF del 19 de marzo de 2003 y sus modificaciones posteriores (la "Circular Única de Emisoras"), en nuestro carácter de auditores externos independientes de los estados financieros básicos consolidados por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 de Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V., manifestamos lo siguiente:

- I. Que expresamos nuestro consentimiento para que la Emisora incluya en el reporte anual, el Informe de Auditoría Externa que al efecto emitimos.
- II. Lo anterior en el entendido de que previamente nos cercioramos que la información contenida en los Estados Financieros Básicos Consolidados incluidos en el reporte anual, así como cualquier otra información financiera comprendida en dichos documentos cuya fuente provenga de los mencionados Estados Financieros Básicos Consolidados o del Informe de Auditoría Externa que presentamos coincide con la auditada, con el fin de que dicha información sea hecha del conocimiento público.

Atentamente,

Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Afiliada a una Firma Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited



C.P.C. María Isabel Romero Miranda
Representante Legal
Ciudad de México, México
28 de abril de 2026



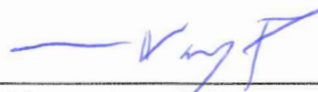
C.P.C. Manuel Nieblas Rodríguez
Auditor externo
Ciudad de México, México
28 de abril de 2026

* * * * *

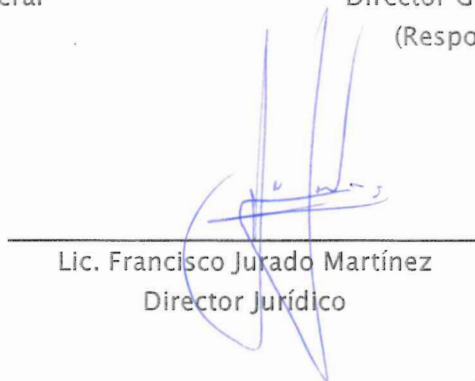
Los suscritos manifestamos bajo protesta de decir verdad que, en el ámbito de nuestras respectivas funciones, preparamos la información relativa a la emisora contenida en el presente reporte anual, la cual, a nuestro leal saber y entender, refleja razonablemente su situación. Asimismo, manifestamos que no tenemos conocimiento de información relevante que haya sido omitida o falseada en este reporte anual o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.



Lic. Fernando López Guerra
Director General



Ing. Alberto Antonio Vergara Perrilliat
Director General de Administración
(Responsable de Finanzas)



Lic. Francisco Jurado Martínez
Director Jurídico

CIUDAD DE MÉXICO, A 30 DE ABRIL DE 2026

Estados financieros (Dictaminados) por los últimos tres ejercicios y
opiniones del comité de auditoría o informes del comisario por los
últimos tres ejercicios

C.P. Enrique Gil Gil

C.P. Luis Antonio Monroy González

Informe de los Comisarios

**A la Asamblea General de Accionistas de
Ferrocaril Mexicano, S. A. de C. V.**

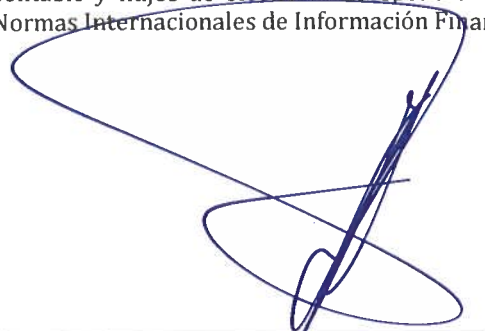
En nuestro carácter de Comisarios, y en cumplimiento con lo dispuesto en el Artículo 166 de la Ley General de Sociedades Mercantiles y los Estatutos de Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V. (La Sociedad), rendimos a ustedes nuestro informe sobre la veracidad, suficiencia y razonabilidad de la información financiera que ha presentado a ustedes el H. Consejo de Administración, en relación con la marcha de la Sociedad por el año terminado el 31 de diciembre de 2025.

Obtuvimos de los Directores y Administradores, toda la información sobre las operaciones, documentación y demás evidencia comprobatoria que consideramos necesario examinar.

La Administración de la Sociedad es la responsable de la preparación de los estados financieros y sus Notas correspondientes, de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera.

Hemos revisado el estado individual de posición financiera al 31 de diciembre de 2025 y su correspondiente estado individual de resultados y otros resultados integrales, individual de cambios en el capital contable e individual de flujos de efectivo, por el año terminado en esa fecha, los cuales se someten a la consideración de esta H. Asamblea para su información y aprobación. Para rendir este informe, también nos hemos apoyado en el informe de los auditores independientes que sobre dichos estados financieros individuales fue emitido en esta misma fecha.

En nuestra opinión, los criterios, políticas contables y de información utilizados por la Sociedad y considerados por los Administradores para preparar la información financiera presentada por los mismos a esta H. Asamblea, son adecuados y suficientes y se aplicaron en forma consistente con el año anterior; por lo tanto, dicha información financiera refleja en forma veraz, suficiente y razonable, la situación financiera de Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V. al 31 de diciembre de 2025, así como su desempeño financiero, cambios en el capital contable y flujos de efectivo correspondientes por el año terminado en esa fecha, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera.



C.P. Enrique Gil Gil
Comisario Serie "A"



C.P. Luis Antonio Monroy González
Comisario Serie "B"

Ciudad de México,
31 de marzo de 2026

C.P. Enrique Gil Gil

C.P.C. Manuel Tamez Zendejas

Informe de los Comisarios

**A la Asamblea General de Accionistas de
Ferrocaril Mexicano, S. A. de C. V.**

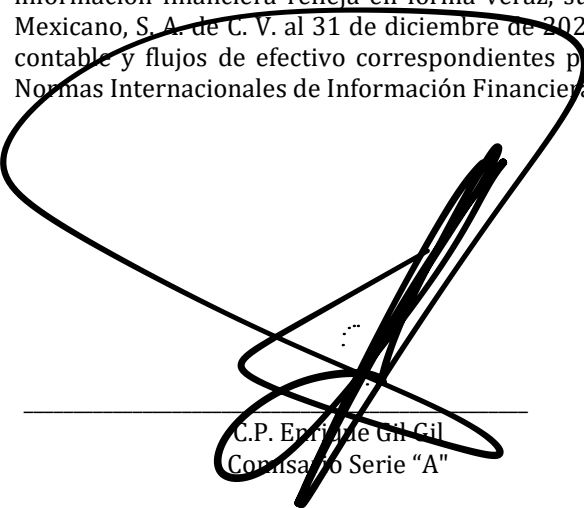
En nuestro carácter de Comisarios, y en cumplimiento con lo dispuesto en el Artículo 166 de la Ley General de Sociedades Mercantiles y los Estatutos de Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V. (La Sociedad), rendimos a ustedes nuestro informe sobre la veracidad, suficiencia y razonabilidad de la información financiera que ha presentado a ustedes el H. Consejo de Administración, en relación con la marcha de la Sociedad por el año terminado el 31 de diciembre de 2024.

Obtuvimos de los Directores y Administradores, toda la información sobre las operaciones, documentación y demás evidencia comprobatoria que consideramos necesario examinar.

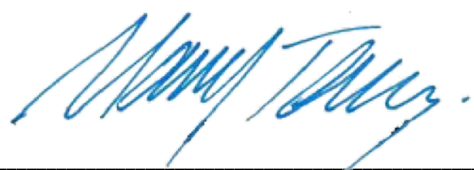
La Administración de la Sociedad es la responsable de la preparación de los estados financieros y sus Notas correspondientes, de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera.

Hemos revisado el estado de posición financiera al 31 de diciembre de 2024 y su correspondiente estado de resultados y otros resultados integrales, de cambios en el capital contable y de flujos de efectivo, por el año terminado en esa fecha, los cuales se someten a la consideración de esta H. Asamblea para su información y aprobación. Para rendir este informe, también nos hemos apoyado en el informe de los auditores independientes que sobre dichos estados financieros fue emitido en esta misma fecha.

En nuestra opinión, los criterios, políticas contables y de información utilizados por la Sociedad y considerados por los Administradores para preparar la información financiera presentada por los mismos a esta H. Asamblea, son adecuados y suficientes y se aplicaron en forma consistente con el año anterior; por lo tanto, dicha información financiera refleja en forma veraz, suficiente y razonable, la situación financiera de Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V. al 31 de diciembre de 2024, así como su desempeño financiero, cambios en el capital contable y flujos de efectivo correspondientes por el año terminado en esa fecha, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera.



C.P. Enrique Gil Gil
Comisario Serie "A"



C.P.C. Manuel Tamez Zendejas
Comisario Serie "B"

Ciudad de México,
31 de marzo de 2025

C.P. Enrique Gil Gil

C.P.C. Manuel Tamez Zendejas

Informe de los Comisarios

**A la Asamblea General de Accionistas de
Ferrocaril Mexicano, S. A. de C. V.**

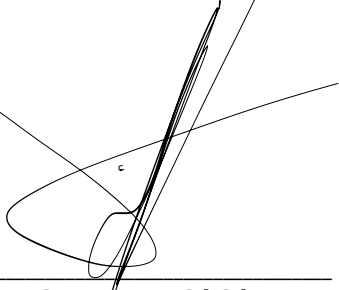
En nuestro carácter de Comisarios, y en cumplimiento con lo dispuesto en el Artículo 166 de la Ley General de Sociedades Mercantiles y los Estatutos de Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V. (La Sociedad), rendimos a ustedes nuestro informe sobre la veracidad, suficiencia y razonabilidad de la información financiera que ha presentado a ustedes el H. Consejo de Administración, en relación con la marcha de la Sociedad por el año terminado el 31 de diciembre de 2023.

Obtuvimos de los Directores y Administradores, toda la información sobre las operaciones, documentación y demás evidencia comprobatoria que consideramos necesario examinar.

La Administración de la Sociedad es la responsable de la preparación de los estados financieros y sus Notas correspondientes, de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera.

Hemos revisado el estado de posición financiera al 31 de diciembre de 2023 y su correspondiente estado de resultados y otros resultados integrales, de cambios en el capital contable y de flujos de efectivo, por el año terminado en esa fecha, los cuales se someten a la consideración de esta H. Asamblea para su información y aprobación. Para rendir este informe, también nos hemos apoyado en el informe de los auditores independientes que sobre dichos estados financieros fue emitido en esta misma fecha.

En nuestra opinión, los criterios, políticas contables y de información utilizados por la Sociedad y considerados por los Administradores para preparar la información financiera presentada por los mismos a esta H. Asamblea, son adecuados y suficientes y se aplicaron en forma consistente con el año anterior; por lo tanto, dicha información financiera refleja en forma veraz, suficiente y razonable, la situación financiera de Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V. al 31 de diciembre de 2023, así como su desempeño financiero, cambios en el capital contable y flujos de efectivo correspondientes por el año terminado en esa fecha, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera.



C.P. Enrique Gil Gil
Comisario Serie "A"



C.P.C. Manuel Tamez Zendejas
Comisario Serie "B"

Ciudad de México,
29 de marzo de 2024

**Ferrocarril Mexicano, S. A.
de C. V.
(Subsidiaria de Grupo Ferroviario
Mexicano, S. A. de C. V.)**

Estados financieros individuales
por los años que terminaron el 31
de diciembre de 2025 y 2024, e
Informe de los auditores
independientes del 23 de marzo
de 2026



Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V.
(Subsidiaria de Grupo Ferroviario Mexicano, S. A. de C. V.)

Informe de los auditores independientes y estados financieros individuales 2025 y 2024

Contenido	Página
Informe de los auditores independientes	1
Estados individuales de posición financiera	5
Estados individuales de resultados y otros resultados integrales	6
Estados individuales de cambios en el capital contable	7
Estados individuales de flujos de efectivo	8
Notas a los estados financieros individuales	9



Informe de los auditores independientes al Consejo de Administración y Accionistas de Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V.

Opinión

Hemos auditado los estados financieros individuales de Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V. (la "Entidad"), subsidiaria de Grupo Ferroviario Mexicano, S. A. de C. V. ("GFM"), que comprenden los estados individuales de posición financiera al 31 de diciembre de 2025 y 2024, y los estados individuales de resultados y otros resultados integrales, los estados individuales de cambios en el capital contable y los estados individuales de flujos de efectivo correspondientes a los años que terminaron en esas fechas, así como las notas explicativas de los estados financieros individuales que incluyen información sobre las políticas contables materiales.

En nuestra opinión, los estados financieros individuales adjuntos presentan razonablemente, en todos los aspectos importantes, la situación financiera de Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V. al 31 de diciembre de 2025 y 2024, así como su desempeño financiero y flujos de efectivo correspondientes a los años que terminaron en esas fechas, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera de Contabilidad ("Normas NIIF de Contabilidad" o "IFRS" o "IAS" por sus siglas en inglés) emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad ("IASB" por sus siglas en inglés).

Fundamentos de la opinión

Llevamos a cabo nuestras auditorías de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría ("NIA"). Nuestras responsabilidades bajo esas normas se explican más ampliamente en la sección de *Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de los estados financieros individuales* de nuestro informe. Somos independientes de la Entidad de conformidad con el Código de Ética para Profesionales de la Contabilidad del Consejo de Normas Internacionales de Ética para Contadores ("Código de Ética del IESBA") y con el emitido por el Instituto Mexicano de Contadores Públicos ("Código de Ética del IMCP"), y hemos cumplido las demás responsabilidades de ética de conformidad con el Código de Ética del IESBA y con el Código de Ética del IMCP. Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión.

Cuestiones clave de la auditoría

Las cuestiones clave de la auditoría son aquellas cuestiones que, según nuestro juicio profesional, han sido de la mayor significatividad en nuestra auditoría de los estados financieros individuales del período actual. Estas cuestiones han sido tratadas en el contexto de nuestra auditoría de los estados financieros individuales en su conjunto y en la formación de nuestra opinión sobre estos, y no expresamos una opinión por separado sobre esas cuestiones. Hemos determinado que las cuestiones que se describen a continuación son las cuestiones clave de la auditoría que se deben comunicar en nuestro informe.

Reconocimiento de ingresos por servicios de flete

Las normas de auditoría nos requieren evaluar el riesgo de error en el reconocimiento de ingresos, que hemos particularizado al riesgo de sobrevaluación de los ingresos a través de registros de diario no soportados, o registro incorrecto de transacciones significativas o inusuales sin autorización o razón de negocios.



Nuestros procedimientos incluyeron, entre otros, los siguientes: a) enfocamos nuestra revisión de asientos de diario al cierre del ejercicio, revisando la evidencia documental y debida aprobación; b) realizamos procedimientos para identificar transacciones que se encontraran fuera del curso normal y, en su caso, evaluamos la razón de negocios o la falta de la misma; y, c) realizamos pruebas analíticas respecto a la tendencia de los ingresos.

Inversiones en inmuebles, maquinaria y equipo

La Entidad ha efectuado inversiones de capital significativas en los últimos años destinadas para la mejora y mantenimiento de sus líneas férreas, patios, laderos y terminales, registradas en Inmuebles, maquinaria y equipo. Como consecuencia evaluamos posibles riesgos de que se capitalicen elementos que no cumplen con las políticas contables de la Entidad; que elementos que cumplen con las políticas no sean capitalizados; que las políticas de capitalización no cumplan con las normas contables; que las vidas útiles y valores residuales no reflejen las condiciones actuales; o, que existan indicios de deterioro de los activos que no sean detectados y evaluados apropiadamente.

Como parte de nuestros procedimientos de auditoría: a) revisamos el soporte documental de muestras estadísticas de los incrementos de las construcciones en proceso, verificando por cada partida seleccionada que fuera probable que la Entidad obtenga los beneficios económicos futuros; b) probamos que el periodo de inicio de depreciación fuera el adecuado; y, c) revisamos a través de pruebas la asignación y consistencia de vidas útiles conforme a las políticas de la Entidad.

Información distinta de los estados financieros individuales y del informe del auditor independiente

La administración de la Entidad es responsable por la otra información. La otra información comprenderá la información de sostenibilidad que la Entidad está obligada a reportar conforme al Artículo 33, Fracción I, inciso a); así como la información que será incorporada en el Reporte Anual que la Entidad está obligada a preparar conforme al Artículo 33 Fracción I, inciso b) del Título Cuarto, Capítulo Primero de las Disposiciones de Carácter General Aplicables a las Emisoras y a otros Participantes del Mercado de Valores en México y al Instructivo que acompaña esas disposiciones ("las Disposiciones"). La información de sostenibilidad, así como el Reporte Anual se espera estén disponibles después de la fecha de este informe de auditoría.

Nuestra opinión de los estados financieros individuales no cubrirá la otra información y nosotros no expresaremos ninguna forma de seguridad sobre ella.

En relación con nuestra auditoría de los estados financieros individuales, nuestra responsabilidad será leer la información de sostenibilidad; así como el Reporte Anual, cuando esté disponible, y cuando lo hagamos, considerar si la otra información ahí contenida es inconsistente en forma material con los estados financieros individuales o nuestro conocimiento obtenido durante la auditoría, o que parezca contener un error material. Cuando leamos el Reporte Anual emitiremos la leyenda sobre la lectura del Reporte anual, requerida en el Artículo 33 Fracción I, inciso b) numeral 1.2. de las Disposiciones. Si, con base en el trabajo que realizamos, llegamos a concluir que la otra información contiene un error material, estamos obligados a informar este hecho. No tenemos nada que informar a este respecto.

Responsabilidades de la administración y de los responsables del gobierno de la Entidad en relación con los estados financieros individuales.

La administración es responsable de la preparación y presentación razonable de los estados financieros individuales adjuntos de conformidad con las Normas NIIF de Contabilidad emitidas por el IASB, y del control interno que la administración considere necesario para permitir la preparación de los estados financieros individuales libres de error material, debido a fraude o error.



En la preparación de los estados financieros individuales, la administración es responsable de la evaluación de la capacidad de la Entidad de continuar como empresa en funcionamiento, revelando, según corresponda, las cuestiones relacionadas con empresa en funcionamiento y utilizando el principio contable de empresa en funcionamiento, excepto si la administración tiene intención de liquidar la Entidad o detener sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista.

Los responsables del gobierno de la Entidad son responsables de la supervisión del proceso de información financiera de la Entidad.

Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de los estados financieros individuales

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de que los estados financieros individuales en su conjunto están libres de errores materiales, debido a fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contiene nuestra opinión. Seguridad razonable es un alto nivel de seguridad, pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con las NIA siempre detecte un error material cuando existe. Los errores pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyen en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en los estados financieros individuales.

Como parte de una auditoría ejecutada de conformidad con las NIA, ejercemos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría. Nosotros también:

- Identificamos y evaluamos los riesgos de incorrección material de los estados financieros individuales, debido a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos, y obtuvimos evidencia de auditoría que es suficiente y apropiada para proporcionar las bases para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debido a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debido a un error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionalmente erróneas, o la elusión del control interno.
- Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias y no con el fin de expresar una opinión sobre la efectividad del control interno de la Entidad.
- Evaluamos la adecuación de las políticas contables aplicadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por la administración.
- Concluimos sobre lo adecuado de la utilización por la administración, de la norma contable de empresa en funcionamiento y, basándose en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad de la Entidad para continuar como empresa en funcionamiento. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en los estados financieros individuales o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, hechos o condiciones futuros pueden ser causa de que la Entidad deje de ser una empresa en funcionamiento.
- Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de los estados financieros individuales, incluida la información revelada, y si los estados financieros individuales representan las transacciones y eventos relevantes de un modo que logran la presentación razonable.

Comunicamos a los responsables del gobierno de la Entidad en relación con, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de la realización de la auditoría planificados y los hallazgos significativos de la auditoría, así como cualquier deficiencia significativa en el control interno que identificamos en el transcurso de la auditoría.

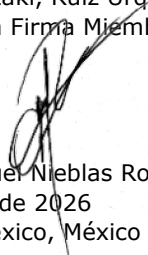


También proporcionamos a los responsables del gobierno de la Entidad una declaración de que hemos cumplido con los requerimientos de ética aplicables en relación con la independencia y les hemos comunicado acerca de todas las relaciones y demás cuestiones de las que se puede esperar razonablemente que pueden afectar nuestra independencia, y en su caso, las correspondientes salvaguardas.

Entre las cuestiones que han sido objeto de comunicaciones con los responsables del gobierno de la Entidad, determinamos que han sido de la mayor significatividad en la auditoría de los estados financieros individuales del período actual y que son en consecuencia, las cuestiones clave de la auditoría. Describimos esas cuestiones en este informe de auditoría, salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelar públicamente la cuestión o, en circunstancias extremadamente poco frecuentes determinemos que una cuestión no se debería comunicar en nuestro informe porque cabe razonablemente esperar que las consecuencias adversas de hacerlo superarían los beneficios de interés público de la misma.

Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Afiliada a una Firma Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited



C. P. C. Manuel Nieblas Rodríguez

23 de marzo de 2026

Ciudad de México, México



Estados individuales de posición financiera

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024
(En miles de pesos)

Activo	2025	2024
Activo circulante:		
Efectivo y equivalentes de efectivo	\$ 1,968,261	\$ 733,043
Cuentas por cobrar:		
Clientes - Neto	4,927,206	4,268,760
Impuestos por recuperar	-	59,068
Partes relacionadas	653,812	740,976
Otras	<u>23,540</u>	<u>23,674</u>
	5,604,558	5,092,478
Inventarios	1,183,424	923,003
Pagos anticipados	<u>413,164</u>	<u>266,235</u>
Total de activo circulante	9,169,407	7,014,759
Inmuebles, maquinaria y equipo - Neto	40,953,674	39,847,519
Activos por derechos de uso - Neto	7,150,294	6,170,118
Títulos de concesión - Neto	86,720	121,185
Inversión en acciones de asociada e inversiones permanentes	<u>641,074</u>	<u>568,195</u>
Total	<u>\$ 58,001,169</u>	<u>\$ 53,721,776</u>

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros individuales.



Pasivo y capital contable	2025	2024
Pasivo circulante:		
Porción circulante de la deuda a largo plazo	\$ -	\$ 3,307,311
Proveedores	1,694,321	1,948,348
Cuentas por pagar netas a otros ferrocarriles	72,126	217,345
Porción circulante de las obligaciones bajo arrendamiento	1,476,545	1,568,484
Gastos acumulados	628,610	613,905
Impuesto sobre la renta y otros impuestos por pagar	1,430,998	421,471
Partes relacionadas	1,214,662	2,608,211
Participación de los trabajadores en las utilidades	<u>887,103</u>	<u>761,184</u>
Total de pasivo circulante	7,404,365	11,446,259
Pasivo a largo plazo:		
Deuda a largo plazo	7,179,523	1,689,986
Obligaciones bajo arrendamiento	5,287,731	4,940,545
Beneficios a los empleados	504,185	434,960
Impuesto sobre la renta diferido	<u>2,850,984</u>	<u>2,711,816</u>
Total de pasivo a largo plazo	<u>15,822,423</u>	<u>9,777,307</u>
Total de pasivo	23,226,788	21,223,566
Capital contable:		
Capital social	2,461,828	2,461,828
Utilidades acumuladas	32,581,035	30,535,283
Otras cuentas de capital	<u>(268,482)</u>	<u>(498,901)</u>
Total de capital contable	<u>34,774,381</u>	<u>32,498,210</u>
Total	<u>\$ 58,001,169</u>	<u>\$ 53,721,776</u>

Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V.
(Subsidiaria de Grupo Ferroviario Mexicano, S. A. de C. V.)

Estados individuales de resultados y otros resultados integrales

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2025 y 2024
(En miles de pesos)

	2025	2024
Ingresos por servicios	\$ 48,038,256	\$ 45,102,345
Costos y gastos de operación:		
Directos	29,705,947	27,037,331
Participación de los trabajadores en las utilidades	920,103	711,388
Depreciación	5,572,474	5,235,954
Amortización de títulos de concesión	34,465	34,465
Administración	<u>1,529,489</u>	<u>1,371,371</u>
	37,762,478	34,390,509
Otros ingresos - Neto	<u>(116,967)</u>	<u>(48,571)</u>
Utilidad de operación	10,392,745	10,760,407
Costo financiero:		
Intereses devengados a cargo	693,088	697,954
Intereses ganados	(171,915)	(188,248)
(Utilidad) pérdida en cambios - Neta	<u>(110,062)</u>	<u>216,614</u>
	411,111	726,320
Participación en la utilidad de asociada	<u>(72,879)</u>	<u>(59,427)</u>
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	10,054,513	10,093,514
Impuestos a la utilidad	<u>2,800,117</u>	<u>2,812,322</u>
Utilidad neta	<u>\$ 7,254,396</u>	<u>\$ 7,281,192</u>
Otros resultados integrales, netos de impuestos a la utilidad		
Partidas que serán reclasificadas a la utilidad neta:		
Resultado por cobertura de flujos de efectivo	(238,914)	141,110
Partidas que no serán reclasificadas a la utilidad neta:		
(Utilidad) pérdida actuarial	(1,288)	49,815
Valuación de acciones	<u>9,783</u>	<u>35,081</u>
Resultado integral	<u>\$ 7,484,815</u>	<u>\$ 7,055,186</u>

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros individuales.



Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V.
(Subsidiaria de Grupo Ferroviario Mexicano, S. A. de C. V.)

Estados individuales de cambios en el capital contable

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2025 y 2024
(En miles de pesos)

	Capital social	Utilidades acumuladas	Otras cuentas de capital	Total de capital contable
Saldos al 1 de enero de 2024	\$ 2,461,828	\$ 29,054,491	\$ (272,895)	\$ 31,243,424
Dividendos pagados	-	(5,800,400)	-	(5,800,400)
Partidas del resultado integral:				
Utilidad neta	-	7,281,192	-	7,281,192
Valuación de acciones	-	-	(35,081)	(35,081)
Pérdida actuarial	-	-	(49,815)	(49,815)
Resultado por cobertura de flujos de efectivo	-	-	(141,110)	(141,110)
Resultado integral	-	7,281,192	(226,006)	7,055,186
Saldos al 31 de diciembre de 2024	2,461,828	30,535,283	(498,901)	32,498,210
Dividendos pagados	-	(5,208,644)	-	(5,208,644)
Partidas del resultado integral:				
Utilidad neta	-	7,254,396	-	7,254,396
Valuación de acciones	-	-	(9,783)	(9,783)
Utilidad actuarial	-	-	1,288	1,288
Resultado por cobertura de flujos de efectivo	-	-	238,914	238,914
Resultado integral	-	7,254,396	230,419	7,484,815
Saldos al 31 de diciembre de 2025	\$ 2,461,828	\$ 32,581,035	\$ (268,482)	\$ 34,774,381

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros individuales.



Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V.
(Subsidiaria de Grupo Ferroviario Mexicano, S. A. de C. V.)

Estados individuales de flujos de efectivo

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2025 y 2024
(En miles de pesos)

	2025	2024
Actividades de operación:		
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	\$ 10,054,513	\$ 10,093,514
Depreciación	5,572,474	5,235,954
Amortización de títulos de concesión	34,465	34,465
Intereses ganados	(171,915)	(188,248)
Participación en la utilidad de asociada	(72,879)	(59,427)
(Utilidad) pérdida por venta de inmuebles, maquinaria y equipo	(56,414)	35,453
Utilidad cambiaria no realizada	(281,413)	(337,544)
Otras partidas	138,265	(200,833)
Intereses devengados a cargo	<u>693,088</u>	<u>697,954</u>
Flujo derivado del resultado antes de impuestos a la utilidad	15,910,184	15,311,288
(Aumento) disminución en:		
Cuentas por cobrar	(767,750)	430,600
Otras cuentas por cobrar	146,366	415,490
Otros activos	(3,369,821)	(4,652,546)
Inventarios	(260,660)	(101,549)
Aumento (disminución) en:		
Otros pasivos	3,037,325	7,085,419
Impuestos a la utilidad pagados	(2,474,548)	(3,148,879)
Proveedores	<u>(250,929)</u>	<u>367,232</u>
Flujos netos de efectivo de actividades de operación	11,970,167	15,707,055
Actividades de inversión:		
Adquisiciones de inmuebles, maquinaria y equipo	(4,462,977)	(5,846,063)
Intereses ganados	171,915	188,248
Venta de inmuebles, maquinaria y equipo	<u>87,621</u>	<u>43,879</u>
Flujos netos de efectivo de actividades de inversión	(4,203,441)	(5,613,936)
Actividades de financiamiento:		
Financiamientos bursátiles	5,500,000	-
Amortización de financiamientos bursátiles	(3,308,000)	(2,000,000)
Dividendos pagados	(5,208,644)	(5,800,400)
Intereses pagados	(838,786)	(855,895)
Pagos de arrendamiento	<u>(2,507,712)</u>	<u>(2,137,391)</u>
Flujos netos de efectivo de actividades de financiamiento	<u>(6,363,142)</u>	<u>(10,793,686)</u>
Aumento (disminución) neta de efectivo y equivalentes de efectivo	1,403,584	(700,567)
Efecto de las variaciones del tipo de cambio en el balance de efectivo	(168,366)	136,599
Efectivo y equivalentes de efectivo al principio del año	<u>733,043</u>	<u>1,297,011</u>
Efectivo y equivalentes de efectivo al fin del año	<u>\$ 1,968,261</u>	<u>\$ 733,043</u>

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros individuales.



Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V.
(Subsidiaria de Grupo Ferroviario Mexicano, S. A. de C. V.)

Notas a los estados financieros individuales

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2025 y 2024

(En miles de pesos)

1. Actividades y eventos significativos

Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V. ("Ferromex" o la "Entidad") es subsidiaria de Grupo Ferroviario Mexicano, S. A. de C. V. ("GFM"), que indirectamente es subsidiaria de Grupo México, S. A. B. de C. V. ("GMéxico"). La Entidad se dedica principalmente a prestar el servicio ferroviario de carga y multimodal y servicios auxiliares, así como cualquier actividad que directamente soporte y esté relacionada con dicho objeto, incluyendo cualquier otra actividad que sea complementaria a los servicios de transportación ferroviaria.

La Entidad fue constituida por el Gobierno Federal en junio de 1997, en conexión con la privatización del Sistema Ferroviario Mexicano, el cual había sido operado por Ferrocarriles Nacionales de México ("FNM"). El Gobierno Federal otorgó a la Entidad la concesión para operar la Vía Troncal Pacífico-Norte y la Vía Corta Ojinaga-Topolobampo por un periodo de 50 años (exclusiva por 30 años), renovable por un periodo igual, sujeto a ciertas condiciones, y le enajenó algunos activos fijos y materiales necesarios para la operación de la Entidad y un 25% de las acciones de Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S. A. de C. V. ("FTVM"), entidad responsable de operar la terminal ferroviaria de la Ciudad de México. En agosto de 1999, la Entidad obtuvo los derechos para operar la concesión de la Vía Corta Nogales-Nacozari por un periodo de 30 años, renovable sin exceder de 50 años, iniciando el 1 de septiembre de 1999.

La Entidad tiene el derecho de usar y la obligación de mantener en buenas condiciones los derechos de paso, vías, edificios e instalaciones de mantenimiento. La propiedad de dichos bienes e instalaciones es retenida por el Gobierno Federal y todos los derechos sobre esos activos se revertirán a favor del Gobierno Federal al término de las concesiones.

Los días 31 de enero de 2017 y 19 de octubre de 2021, con la autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ("SCT"), se firmaron modificaciones al título de concesión de la vía troncal del Pacífico-Norte, ampliando 10 años 1 mes las condiciones de la concesión actual y modificando el plan de negocios, con lo que la Entidad estará realizando inversiones por \$5,657.0 millones de pesos para llevar a cabo la construcción del libramiento ferroviario de Celaya. Al 31 de diciembre de 2025 y 2024 se han ejercido \$4,453.6 y \$4,145.0 millones, respectivamente.

El 14 de agosto de 2023, La Entidad recibió la modificación de su título de concesión de la Vía Troncal Pacífico-Norte, debidamente suscrito por la Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes ("SICT"). La modificación tiene el objeto de incorporar un Programa de Seguridad Vial, extender los términos de exclusividad hasta la conclusión de la vigencia original en 2048 y ampliar la vigencia de dicha concesión y exclusividad por un plazo adicional de ocho años en los mismos términos. Se prevé que la Entidad invierta alrededor de \$3,200.0 millones de pesos en diversas obras relacionadas con el citado Programa de Seguridad Vial. Al 31 de diciembre de 2025 y 2024 se han ejercido \$908.7 y \$341.0 millones, respectivamente.

2. Adopción de Normas NIIF® de Contabilidad nuevas y modificadas

Normas NIIF® de Contabilidad ("IFRS" o "IAS") nuevas y modificadas que son obligatorias para el año en curso

En el año, la Entidad ha aplicado enmiendas a las IFRS emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Información Financiera (IASB por sus siglas en inglés) que son obligatorias para periodos 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.



*Modificaciones a la NIC 21
Efectos de las Variaciones en
los Tipos de Cambio de la
Moneda Extranjera*

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.

Normas IFRS emitidas que aún no son efectivas

En la fecha de autorización de estos estados financieros, la Entidad no ha aplicado las siguientes Normas IFRS nuevas y modificadas que se han emitido pero que aún no están vigentes:

Enmienda a IFRS 9 e IFRS 7	<i>Modificaciones a la clasificación y medición de instrumentos financieros</i>
Mejoras anuales a las normas IFRS de Contabilidad - Volumen 11	<i>Modificaciones a la IFRS 1 Adopción por primera vez de las Normas Internacionales de Información Financiera, IFRS 7 Instrumentos Financieros: Información a Revelar y su Guía adjunta sobre la implementación de la IFRS 7, la IFRS 9 Instrumentos Financieros, la IFRS 10 Estados Financieros Consolidados y la NIC 7 Estado de Flujos de Efectivo.</i>
IFRS 18	<i>Presentación e información a revelar en los estados financieros</i> <i>La NIIF 18 introduce nuevos requisitos para:</i> • <i>Presentar categorías específicas y subtotales definidos en el estado de pérdidas y ganancias</i> • <i>Proporcionar información sobre las medidas de desempeño definidas por la gerencia (MPM) en las notas a los estados financieros.</i> • <i>Mejorar la agregación y desagregación.</i>

La administración no espera que la adopción de los estándares antes mencionados tenga un impacto importante en los estados financieros de la Entidad en períodos futuros, excepto por la IFRS 18, respecto a la cual, el impacto será de presentación.

3. Políticas contables materiales

a. *Declaración de cumplimiento*

Los estados financieros de la Entidad han sido preparados de acuerdo con las IFRS emitidas por el IASB.

b. *Bases de preparación*

Los estados financieros de la Entidad han sido preparados sobre la base de costo histórico, excepto por ciertos instrumentos financieros, que se valúan a su valor razonable, como se explica a mayor detalle en las políticas contables más adelante.

- Costo histórico* - El costo histórico generalmente está basado en el valor razonable de la contraprestación entregada para comprar un activo.
- Valor razonable* - Se define como el precio que se recibiría por vender un activo o que se pagaría por transferir un pasivo en una transacción ordenada entre participantes en el mercado a la fecha de valuación.

c. *Negocio en marcha*

Los estados financieros han sido preparados por la Administración asumiendo que la Entidad continuará operando como una empresa en funcionamiento.



Razón circulante

Al 31 de diciembre de 2024, los pasivos circulantes excedieron a los activos circulantes por \$4,431,500, debido principalmente a las obligaciones bajo arrendamiento y por el traspaso al corto plazo del certificado bursátil FERROMX 21-2, pagado el 31 de mayo 2025. Esto no representó un riesgo de liquidez, ya que las obligaciones bajo arrendamiento son pagadas de manera mensual con los recursos que genera la Entidad y el certificado bursátil se refinanció en 2025.

d. *Clasificación de costos, gastos y utilidad de operación*

La Entidad ha elaborado sus estados de resultados y otros resultados integrales clasificándolos principalmente por la función y algunas partidas relevantes por naturaleza, ya que al agrupar sus costos y gastos de esta forma permite conocer los distintos niveles de utilidad. Adicionalmente, para un mejor análisis de su situación financiera, la Entidad ha considerado necesario presentar el importe de la utilidad de operación por separado en los estados de resultados y otros resultados integrales, debido a que dicha información es una práctica común de revelación del sector al que pertenece la Entidad.

e. *Activos financieros*

Los activos financieros se valúan inicialmente a valor razonable, más los costos de transacción, excepto por aquellos activos financieros clasificados como valor razonable con cambios a través de resultados.

La clasificación de los activos financieros depende de la naturaleza y propósito y se determina al momento de su reconocimiento inicial. La Entidad tiene los siguientes:

- i. ***Efectivo y equivalentes de efectivo*** - Consisten principalmente en depósitos bancarios en cuentas de cheques e inversiones en valores a corto plazo, de gran liquidez, fácilmente convertibles en efectivo y sujetos a riesgos poco significativos de cambios en valor. El efectivo se presenta a valor nominal y los equivalentes se valúan a su valor razonable; las fluctuaciones en su valor se reconocen en el costo financiero del período. Los equivalentes de efectivo están representados principalmente por inversiones en papel gubernamental con riesgo mínimo, en su caso, los riesgos que pudieran asociarse están relacionados con el mercado en donde operan, las tasas de interés asociadas al plazo, los tipos de cambio y los riesgos inherentes de crédito y liquidez del mercado.
- ii. ***Cuentas por cobrar*** - Las cuentas por cobrar a clientes y otras cuentas por cobrar con pagos fijos o determinables que no se negocian en un mercado activo, se valúan al costo amortizado usando el método de interés efectivo, menos cualquier deterioro.
- iii. ***Deterioro de activos financieros*** - Se sujetan a pruebas para efectos de deterioro al final de cada período sobre el cual se informa. Se considera que los activos financieros están deteriorados, cuando existe evidencia objetiva de que como consecuencia de uno o más eventos que hayan ocurrido después del reconocimiento inicial del activo financiero, los flujos de efectivo futuros estimados del activo financiero han sido afectados.

El valor en libros del activo financiero se reduce por la pérdida por deterioro directamente para todos los activos financieros, excepto para las cuentas por cobrar a clientes, donde el valor en libros se reduce a través de una cuenta de estimación para cuentas de cobro dudoso. Cuando se considera que una cuenta por cobrar es incobrable, se elimina contra la estimación. La recuperación posterior de los montos previamente eliminados se convierte en créditos contra la estimación. Los cambios en el valor en libros de la cuenta de la estimación se reconocen en los resultados.

- iv. ***Baja de activos financieros*** - La Entidad da de baja un activo financiero únicamente cuando expiran los derechos contractuales sobre los flujos de efectivo del activo financiero, y transfiere de manera sustancial los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad del activo financiero. Si la Entidad no transfiere ni retiene sustancialmente todos los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad y continúa reteniendo el control del activo transferido, la Entidad reconoce su participación en el activo y la obligación asociada por los montos que tendría que pagar.



f. ***Inventarios y costo de ventas***

Los inventarios consisten principalmente en rieles, durmientes y otros materiales para mantenimiento de los inmuebles, maquinaria y equipo, así como el diésel que es utilizado como combustible para proveer los servicios ferroviarios. Los inventarios se valúan al menor de su costo o valor de realización, utilizando el método de costo promedio. Así mismo, el costo de ventas se reconoce al costo histórico de las compras e inventarios consumidos. Los valores así determinados no exceden de su valor neto de realización.

La estimación para inventarios obsoletos se considera suficiente para absorber pérdidas por estos conceptos, la cual es determinada conforme a estudios realizados por la administración de la Entidad.

g. ***Inmuebles, maquinaria y equipo***

Se registran al costo de adquisición. La depreciación se calcula conforme al método de línea recta con base en la vida útil de los activos estimada por la administración de la Entidad.

La capitalización de la rehabilitación y conservación de vías es realizada cuando se cambian componentes en más del 20% de un tramo de vía, depreciándolos a una tasa entre 3.3% y 6.6%. En el caso de mantenimiento o reparaciones que no requieren el cambio de componentes en más del 20% de un tramo de vía, su costo es registrado en resultados.

Los gastos de mantenimiento regular y reparaciones se cargan a resultados cuando se incurren. El costo de reparaciones mayores en locomotoras es capitalizado como un componente del activo y amortizado hasta que otro mantenimiento mayor que afecte los mismos componentes es realizado conforme al plan de mantenimientos mayores.

La depreciación se reconoce para dar de baja el costo o la valuación de los activos, (distintos a las propiedades en construcción) menos su valor residual, sobre sus vidas útiles utilizando el método de línea recta. La vida útil estimada, el valor residual y el método de depreciación se revisan al final de cada año, y el efecto de cualquier cambio en la estimación registrada se reconoce sobre una base prospectiva. La depreciación se calcula conforme al método de línea recta con base en la vida útil remanente de los activos, como sigue:

	% anual
Equipo de arrastre**	3.3 a 20.0
Locomotoras*	5.0 a 20.0
Maquinaria de vía**	10.0 a 33.3
Maquinaria de talleres	5.0
Contenedores	20.0
Maquinaria y equipo**	6.6 a 20.0
Equipo de cómputo	10.0 a 33.0
Equipo de telecomunicaciones*	6.6 a 35.0
Mobiliario y equipo de oficina	10.0 a 33.0
Equipo automotriz	12.5 a 20.0
Edificios	5.0
Vías y estructuras**	2.0 a 50.0
Puentes, túneles y alcantarillas**	3.3 a 50.0
Sistemas de comunicación y tráfico	10.0
Terminales y talleres	3.3 a 20.0

* Activos depreciados por componentes

** Reparaciones mayores o rehabilitaciones



h. ***Títulos de concesión***

Están registrados a su costo de adjudicación y los costos posteriores relacionados con las modificaciones, son capitalizados como parte del valor de los títulos de concesión. Dichos títulos se amortizan en línea recta en función de la vida útil remanente estimada de los activos fijos concesionados, que es de 30.3 años en promedio (determinada por peritos independientes) a la fecha en que fue otorgada la concesión; siempre y cuando el plazo de amortización de los activos fijos concesionados no sea mayor al de la vigencia de la concesión. Ver Nota 1.

i. ***Inversión en acciones de subsidiarias***

La inversión en acciones de la entidad asociada se valúa por el método de participación. Conforme a este método, el costo de adquisición de las acciones se modifica por la parte proporcional de los cambios en las cuentas del capital contable de la asociada, posteriores a la fecha de la compra. La participación de la Entidad en los resultados de la asociada se presenta por separado en el estado de resultados y otros resultados integrales.

Aquellas inversiones permanentes efectuadas por la Entidad en entidades en las que no tiene el control, control conjunto, ni influencia significativa se registran a costo histórico y los dividendos recibidos se reconocen en los resultados del período salvo que provengan de utilidades de períodos anteriores a la adquisición, en cuyo caso se disminuyen de la inversión permanente.

j. ***Pagos anticipados***

Se reconocen cuando se tiene un derecho futuro (ya sea contractual o implícito) como resultado de un evento presente, que resultó en la salida de recursos económicos, se amortiza a resultados a lo largo de la vigencia del derecho.

k. ***Pagos basados en acciones***

Las transacciones con pagos basados en acciones liquidables mediante instrumentos de capital a empleados se valúan al valor razonable de los instrumentos de capital a la fecha en que se otorgan. Los detalles relacionados con las transacciones con pagos basados en acciones liquidadas mediante instrumentos de capital se presentan en la Nota 14.

l. ***Costos por préstamos***

Los costos por préstamos generales o atribuibles directamente a la adquisición o construcción de activos para uso de la Entidad y que constituyen activos calificables que requieren de un período de tiempo substancial hasta que estén listos y útiles, se adicionan al costo de esos activos durante ese tiempo hasta el momento en que estén listos para su uso. Los costos sujetos a capitalización incluyen diferencias cambiarias relacionadas con préstamos denominados en moneda extranjera, y estos se consideran como un ajuste al gasto por interés hasta el equivalente a un gasto por interés en moneda local.

El ingreso que se obtiene por la inversión temporal de fondos de préstamos específicos pendientes de ser utilizados en activos calificables se deduce de los costos por préstamos para ser capitalizados.

Todos los otros costos por préstamos se reconocen en resultados durante el período en que se incurren.

m. ***Arrendamientos***

La Entidad como arrendatario

La Entidad evalúa si un contrato contiene un arrendamiento en su origen. La Entidad reconoce un activo por derechos de uso y un pasivo por arrendamiento correspondiente respecto a todos los contratos de arrendamiento en los que sea arrendatario, exceptuando los arrendamientos de corto plazo (plazo de 12 meses o menos). Para estos arrendamientos, la Entidad reconoce los pagos de renta como un gasto operativo bajo el método de línea recta a través del periodo de vigencia del arrendamiento, a menos que otro método sea más representativo del patrón del tiempo en que los beneficios económicos provenientes del consumo de los activos arrendados.



El pasivo por arrendamiento es medido inicialmente al valor presente de los pagos de renta que no sean pagados en la fecha de inicio, descontado por la tasa implícita en el contrato. Si esta tasa no puede ser fácilmente determinada, la Entidad utiliza tasas de endeudamiento incrementales.

Los pagos de renta incluidos en la medición del pasivo por arrendamiento consisten en:

- Pagos de renta fijos (incluyendo pagos fijos en sustancia), menos cualquier incentivo por arrendamiento recibido;
- El monto esperado a pagarse por el arrendatario bajo garantías de valor residual;
- El precio de ejercicio de opciones de compra, si el arrendatario está razonablemente certero de ejercitar las opciones; y
- Pagos por penalizaciones resultantes de la terminación del arrendamiento, si el periodo del arrendamiento refleja el ejercicio de una opción de terminación del arrendamiento.

El pasivo por arrendamiento se presenta como un concepto separado en el estado de posición financiera.

El pasivo por arrendamiento es medido subsecuentemente con el aumento del valor en libros para reflejar los intereses devengados por el pasivo por arrendamiento (usando el método de interés efectivo) y reduciendo el valor en libros para reflejar los pagos de renta realizados.

La Entidad revalúa el pasivo por arrendamiento (y realiza el ajuste correspondiente al activo por derechos de uso relacionado) siempre que:

- El plazo del arrendamiento es modificado o hay un evento o cambio significativo en las circunstancias del arrendamiento resultando en un cambio en la evaluación del ejercicio de opción de compra, en cuyo caso el pasivo por arrendamiento es medido descontando los pagos de renta actualizados usando una tasa de descuento actualizada.
- Un contrato de arrendamiento se modifique y la modificación del arrendamiento no se contabilice como un arrendamiento separado, en cuyo caso el pasivo por arrendamiento se revalúa basándose en el plazo del arrendamiento modificado, descontando los pagos de renta actualizados usando una tasa de descuento actualizada a la fecha de entrada en vigor de la modificación.

Los activos por derechos de uso consisten en la medición inicial del pasivo por arrendamiento correspondiente, los pagos de renta realizados en o antes de la fecha de inicio, menos cualquier incentivo por arrendamiento recibido y cualquier costo inicial directo. La valuación subsecuente es el costo menos la depreciación acumulada y pérdidas por deterioro.

Los activos por derechos de uso se deprecian sobre el periodo que resulte más corto entre el periodo del arrendamiento y la vida útil del activo subyacente. Si un arrendamiento transfiere la propiedad del activo subyacente o el costo del activo por derechos de uso refleja que la Entidad planea ejercer una opción de compra, el activo por derecho de uso se depreciará sobre la vida útil. La depreciación comienza en la fecha de inicio del arrendamiento.

Los activos por derechos de uso son presentados como un concepto separado en el estado de posición financiera.

La Entidad aplica IAS 36 para determinar si un activo por derechos de uso está deteriorado y contabiliza cualquier pérdida por deterioro identificada como se describe en la política de “Inmuebles, maquinaria y equipo”.



n. ***Deterioro de activos de larga duración en uso***

La Entidad revisa el valor en libros de los activos de larga duración en uso, ante la presencia de algún indicio de deterioro que pudiera indicar que el valor en libros pudiera no ser recuperable, considerando el mayor del valor presente de los flujos netos de efectivo futuros o el precio neto de venta en el caso de su eventual disposición. El deterioro se registra si el valor en libros excede al mayor de los valores antes mencionados. Los indicios de deterioro que se consideran para estos efectos son entre otros, las pérdidas de operación o flujos de efectivo negativos en el período, si es que están combinados con un historial o proyección de pérdidas, depreciaciones y amortizaciones cargadas a resultados que, en términos porcentuales, en relación con los ingresos, sean substancialmente superiores a las de ejercicios anteriores, efectos de obsolescencia, competencia y otros factores económicos y legales. Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, no existen indicios de deterioro en dichos activos.

o. ***Pasivos financieros***

Los instrumentos de deuda y de capital se clasifican como pasivos financieros o como capital de acuerdo con el contenido de los acuerdos contractuales y las definiciones de un pasivo financiero y un instrumento de capital.

Todos los pasivos financieros se miden subsecuentemente a costo amortizado utilizando el método de interés efectivo.

La Entidad da de baja los pasivos financieros si, y solo si, las obligaciones de la Entidad se cumplen, cancelan o han expirado. La diferencia entre el importe en libros del pasivo financiero dado de baja y la contraprestación pagada y pagadera se reconoce en resultados.

p. ***Impuestos a la utilidad***

La Entidad está sujeta a las disposiciones de la Ley del Impuesto Sobre la Renta ("ISR"). El impuesto causado ISR, se basa en las utilidades fiscales de cada año determinado conforme a las leyes. La utilidad fiscal difiere de la ganancia reportada en la utilidad integral, debido a las partidas de ingresos o gastos gravables o deducibles aplicables. El pasivo de la Entidad por concepto de impuestos causados se calcula utilizando las tasas fiscales promulgadas al final del período sobre el cual se informa.

El impuesto diferido se reconoce sobre las diferencias temporales entre el valor en libros de los activos y pasivos incluidos en los estados financieros y las bases fiscales correspondientes utilizadas para determinar la utilidad fiscal. El pasivo por impuesto diferido se reconoce generalmente para todas las diferencias fiscales temporales gravables. Se reconoce un activo por impuestos diferidos, por todas las diferencias temporales deducibles y las pérdidas fiscales por amortizar, en la medida en que resulte probable que la Entidad disponga de utilidades fiscales futuras contra las que pueda aplicar esas diferencias temporales deducibles.

Los impuestos causados y diferidos se reconocen como ingreso o gasto en el estado de resultados y otros resultados integrales, excepto cuando se refieren a partidas que se reconocen en el renglón de otros componentes de la utilidad integral o directamente en el capital contable, en cuyo caso el impuesto también se reconoce en otros componentes de la utilidad integral.

q. ***Provisiones***

Se reconocen cuando se tiene una obligación presente (ya sea legal o implícita) como resultado de un evento pasado, que probablemente resulte en la salida de recursos económicos y que pueda ser estimada razonablemente.

El importe reconocido como provisión es la mejor estimación del desembolso necesario para liquidar la obligación presente, al final del período sobre el que se informa, teniendo en cuenta los riesgos y las incertidumbres que rodean a la obligación. Cuando se valúa una provisión usando los flujos de efectivo estimados para liquidar la obligación presente, su valor en libros representa el valor presente de dichos flujos de efectivo.



Cuando se espera la recuperación de algunos o todos los beneficios económicos requeridos para cancelar una provisión, se reconoce una cuenta por cobrar como un activo si es virtualmente seguro que se recibirá el desembolso y el monto de la cuenta por cobrar puede ser medido razonablemente.

r. ***Beneficios a empleados***

Las aportaciones a los planes de beneficios al retiro de contribuciones definidas se reconocen como gastos al momento en que los empleados han prestado los servicios que les otorgan el derecho a las contribuciones.

En el caso de los planes de beneficios definidos, que constituyen la prima de antigüedad, su costo se determina utilizando el método de crédito unitario proyectado, con valuaciones actuariales que se realizan al final de cada periodo sobre el que se informa. Las remediones, que incluyen las ganancias y pérdidas actuariales, el efecto de los cambios en el piso del activo y el retorno del plan de activos (excluidos los intereses), se reflejan de inmediato en el estado de posición financiera con cargo o crédito que se reconoce en otros resultados integrales en el período en que se incurren. Las remediones que reconocen en otros resultados integrales se reconocen de inmediato en las utilidades acumuladas y no se reclasifican a resultados. Costo por servicios pasados se reconoce en resultados en el período de la modificación al plan. Los intereses netos se calculan aplicando la tasa de descuento al inicio del período de la obligación al activo por beneficios definidos. Los costos por beneficios definidos se clasifican de la siguiente manera:

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

La Entidad presenta los dos primeros componentes de los costos por beneficios definidos en una línea como costos directos del servicio en el estado de resultados y otros resultados integrales. Las ganancias y pérdidas por reducción del servicio se reconocen como costos por servicios pasados.

Las obligaciones por beneficios al retiro reconocidas en el estado de posición financiera representan las pérdidas y ganancias actuales en los planes por beneficios definidos de la Entidad. Cualquier ganancia que surja de este cálculo se limita al valor presente de cualquier beneficio económico disponible de los reembolsos y reducciones de contribuciones futuras al plan.

Cualquier obligación por indemnización se reconoce al momento que la Entidad ya no puede retirar la oferta de indemnización y/o cuando la Entidad reconoce los costos de reestructuración relacionados.

Beneficios a los empleados a corto plazo y otros beneficios a largo plazo.

Se reconoce un pasivo por beneficios que correspondan a los empleados con respecto a sueldos y salarios, vacaciones anuales y licencia por enfermedad en el periodo de servicio en que es prestado por el importe no descontado por los beneficios que se espera pagar por ese servicio.

Los pasivos reconocidos por los beneficios a los empleados a corto plazo se valúan al importe no descontado por los beneficios que se espera pagar por ese servicio.

Los pasivos reconocidos por otros beneficios a largo plazo se valúan al valor presente de las salidas de efectivo futuras estimadas que la Entidad espera hacer relacionadas con los servicios provistos por los empleados a la fecha de reporte.

s. ***Participación de los trabajadores en las utilidades (“PTU”)***

La PTU se registra en los resultados del año en que se causa y se presenta en una línea como costos directos del servicio en el estado de resultados y otros resultados integrales. La PTU se determina con base en la utilidad fiscal conforme al artículo 9 de la Ley del impuesto sobre la Renta (“LISR”).



t. ***Transacciones en moneda extranjera***

La moneda funcional de la Entidad es el peso. Las transacciones en moneda extranjera se registran al tipo de cambio vigente a la fecha de la transacción. Los saldos de los activos y pasivos en moneda extranjera se ajustan en forma mensual al tipo de cambio de mercado a la fecha de cierre de los estados financieros. Los efectos de las fluctuaciones cambiarias se registran en el estado de resultados y otros resultados integrales, excepto en los casos en los que procede su capitalización.

u. ***Reconocimiento de ingresos***

La Entidad reconoce ingresos por servicios de flete y determina sus tarifas con base en las condiciones competitivas de mercado de transporte y a sus gastos de operación que garanticen un margen de utilidad razonable.

Reconocimiento de ingresos: Los ingresos por flete se reconocen a medida que se presta el servicio desde el origen hasta el destino. La asignación de ingresos entre períodos de informe se basa en el tiempo de tránsito relativo en cada período en relación con los gastos incurridos. Otros ingresos operativos derivados de los servicios de flete se reconocen a medida que se realiza el servicio o se cumplen las obligaciones contractuales. Los incentivos para clientes, que se proporcionan principalmente por enviar un volumen acumulado específico o para envíos desde y hacia ubicaciones específicas, se registran como una reducción de los ingresos operativos en función de los envíos de clientes.

v. ***Cobertura contable de flujos de efectivo***

La Entidad cuenta con posiciones de activos derivados de cuentas por cobrar, de efectivo y equivalentes de efectivo y de pasivos financieros como arrendamientos denominados en dólares, moneda no-funcional. El reconocimiento contable de tales posiciones es con la fluctuación cambiaria (peso - dólar) en el estado de resultados como una cobertura natural.

En cumplimiento de IFRS 9, La Entidad designa como cobertura de flujo de efectivo (cobertura contable) el excedente del pasivo menos el activo en dólares como instrumento de cobertura y una proporción de las ventas proyectadas a un año (transacciones altamente probables) como instrumento cubierto, con la finalidad de reducir la asimetría contable del mayor valor de los arrendamientos en dólares contra el del efectivo y equivalentes de efectivo y cuentas por cobrar que arrojan un efecto de fluctuación cambiaria en el estado de resultados y otros resultados integrales.

4. Juicios contables críticos y fuentes clave para la estimación de incertidumbres

En la aplicación de las políticas contables, las cuales se describen en la Nota 3, la administración de la Entidad hace juicios, estimaciones y supuestos sobre los valores de activos y pasivos. Las estimaciones y supuestos asociados se basan en la experiencia y otros factores que se consideran relevantes. Los resultados reales podrían diferir de estas estimaciones.

Las fuentes de incertidumbre clave en las estimaciones efectuadas a la fecha del estado de posición financiera, y que tienen un riesgo significativo de derivar un ajuste en los valores en libros de activos y pasivos durante el siguiente período financiero son como sigue:

- Inmuebles, maquinaria y equipo: La Entidad revisa la estimación de su vida útil y método de depreciación. El efecto de cualquier cambio en la estimación se reconoce de manera prospectiva. Adicionalmente, al final de cada período, la Entidad revisa los valores en libros de sus activos tangibles a fin de determinar si existe un indicativo de que estos han sufrido alguna pérdida por deterioro.
- Deterioro: La Entidad realiza pruebas de deterioro cuando existen indicios. Estas pruebas implican la estimación de flujos futuros de efectivo que obtendrá la Entidad y de la tasa de descuento más apropiada.
- Beneficios a los empleados: Se basan en valuaciones actuariales con supuestos relativos a tasas de descuento, tasas de incremento de salarios y otras estimaciones actuariales utilizadas. Los supuestos son actualizados en forma anual.



- Contingencias: Como se detalla en la Nota 19, la Entidad está sujeta a contingencias que de materializarse no tendrían un impacto en la situación financiera, desempeño o flujos de efectivo futuros.
- Estimación de la tasa de descuento y plazo para el cálculo de los arrendamientos: La Entidad estima la tasa de descuento a utilizar en la determinación del pasivo por arrendamiento. También define el plazo de los arrendamientos como el periodo por el cual existe un compromiso contractual de pago, considerando el periodo no cancelable del contrato, así como las opciones de renovación y de terminación anticipada que es probable que se ejerzan.

La Entidad considera que los supuestos utilizados a la fecha de estos estados financieros son apropiados y bien fundamentados.

La Entidad también ha emitido juicios contables en la aplicación de ciertas normas contables. En particular, la Entidad ha concluido que sus concesiones no califican bajo el alcance de la *IFRIC 12; Acuerdos de Concesiones de Servicios*, debido a la naturaleza de la regulación a la que está sujeta.

5. Cuentas por cobrar a clientes

	2025	2024
Cuentas por cobrar a clientes	\$ 4,981,518	\$ 4,323,072
Estimación de pérdidas crediticias esperadas	<u>(54,312)</u>	<u>(54,312)</u>
Cientes - Neto	<u>\$ 4,927,206</u>	<u>\$ 4,268,760</u>

El plazo de crédito promedio sobre los servicios de flete es de 30 días. No se hace ningún cargo por intereses sobre las cuentas por cobrar a clientes. La Entidad ha reconocido una estimación de pérdidas crediticias esperadas por la totalidad de las cuentas por cobrar irrecuperables, con antigüedad de 120 días o más.

Antes de aceptar cualquier nuevo cliente, la Entidad utiliza un sistema externo de calificación crediticia para evaluar la calidad crediticia del cliente potencial y define los límites de crédito por cliente.

Antigüedad de las cuentas por cobrar vencidas, pero no incobrables:

	2025	2024
30 - 60 días	\$ 457,793	\$ 512,888
60 - 90 días	285,682	169,585
90 - 120 días	159,838	131,169
Más de 120 días	<u>702,177</u>	<u>655,504</u>
Total	<u>\$ 1,605,490</u>	<u>\$ 1,469,146</u>

La antigüedad promedio al 31 de diciembre 2025 y 2024 fue de 33 y 29 días cartera, respectivamente.

Las cuentas por cobrar a clientes reveladas en los párrafos anteriores incluyen los montos que están vencidos al final del periodo sobre el que se informa, pero para los cuales la Entidad no ha reconocido estimación de pérdidas crediticias debido a que no ha habido cambio significativo en la calidad crediticia y los importes aún se consideran recuperables.



Cambio en la estimación de pérdidas crediticias esperadas:

	2025	2024
Saldos al inicio del año	\$ (54,312)	\$ (32,080)
Incremento en provisión	-	(26,644)
Castigo de importes considerados incobrables durante el año	-	4,412
Saldos al final del año	<u>\$ (54,312)</u>	<u>\$ (54,312)</u>

6. Inventarios

El saldo de este rubro se integra por:

	2025	2024
Materiales y accesorios	\$ 872,478	\$ 632,290
Diésel y lubricantes	299,438	278,785
Materiales en tránsito	<u>11,508</u>	<u>11,928</u>
	<u>\$ 1,183,424</u>	<u>\$ 923,003</u>

7. Inmuebles, maquinaria y equipo - Neto

El saldo de este rubro se integra como sigue:

	Saldos al 31 de diciembre de 2024	Adiciones directas	Bajas por Ventas	Trasposos al activo	Saldos al 31 de diciembre de 2025
Inversión:					
Vías y estructuras	\$ 34,052,382	\$ -	\$ -	\$ 3,516,818	\$ 37,569,200
Construcciones en proceso	10,864,263	4,167,506	-	(5,360,252)	9,671,517
Terminales y talleres	6,390,544	-	-	545,420	6,935,964
Locomotoras	6,491,259	-	(108,709)	253,051	6,635,601
Puentes, túneles y alcantarillas	3,905,739	-	-	899,007	4,804,746
Equipo de telecomunicaciones	3,690,392	382	(4,372)	22,328	3,708,730
Equipo de arrastre	3,367,518	-	(368,847)	9,705	3,008,376
Maquinaria de vía	1,628,504	5,699	(8,003)	119,150	1,745,350
Equipo automotriz	1,029,112	60,799	(62,450)	1,614	1,029,075
Equipo de cómputo	686,921	43,451	(1,547)	14,746	743,571
Terrenos	619,538	-	-	-	619,538
Maquinaria y equipo	420,691	13,419	-	88,356	522,466
Intereses por capitalizar	462,166	168,695	-	(111,950)	518,911
Mobiliario y equipo de oficina	173,612	3,026	-	2,007	178,645
Maquinaria de talleres	175,202	-	-	-	175,202
Edificios	168,122	-	-	-	168,122
Sistemas de comunicación y tráfico	133,980	-	-	-	133,980
Contenedores	<u>2,051</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>2,051</u>
Total de inversión	<u>\$ 74,261,996</u>	<u>\$ 4,462,977</u>	<u>\$ (553,928)</u>	<u>\$ -</u>	<u>\$ 78,171,045</u>



	Saldos al 31 de diciembre de 2024	Adiciones Directas	Bajas por ventas	Saldos al 31 de diciembre de 2025
Depreciación:				
Vías y estructuras	\$ 17,117,690	\$ 1,923,781	\$ -	\$ 19,041,471
Locomotoras	3,886,554	420,986	(101,814)	4,205,726
Terminales y talleres	3,395,370	290,829	-	3,686,199
Equipo de arrastre	2,906,888	49,115	(349,843)	2,606,160
Equipo de telecomunicaciones	2,436,646	126,876	(4,362)	2,559,160
Puentes, túneles y alcantarillas	1,400,645	174,314	-	1,574,959
Maquinaria de vía	1,298,758	126,581	(7,109)	1,418,230
Equipo automotriz	719,945	97,848	(58,061)	759,732
Equipo de cómputo	565,528	48,044	(1,532)	612,040
Maquinaria y equipo	285,015	35,741	-	320,756
Maquinaria de talleres	163,990	2,540	-	166,530
Sistemas de comunicación y tráfico	133,202	585	-	133,787
Mobiliario y equipo de oficina	63,683	18,838	-	82,521
Edificios	18,640	8,408	-	27,048
Contenedores	<u>2,051</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>2,051</u>
Total de depreciación acumulada	34,394,605	3,324,486	(522,721)	37,196,370
Reserva para bajas	<u>(19,872)</u>	<u>(1,129)</u>	<u>-</u>	<u>(21,001)</u>
Inversión neta	<u>\$ 39,847,519</u>	<u>\$ 1,137,362</u>	<u>\$ (31,207)</u>	<u>\$ 40,953,674</u>

	Saldos al 31 de diciembre de 2023	Adiciones directas	Bajas por Ventas	Trasposos al activo	Saldos al 31 de diciembre de 2024
Inversión:					
Vías y estructuras	\$ 32,613,473	\$ (149)	\$ (501,500)	\$ 1,940,558	\$ 34,052,382
Construcciones en proceso	9,263,411	5,608,899	-	(4,008,047)	10,864,263
Locomotoras	6,264,256	-	(69,991)	296,994	6,491,259
Terminales y talleres	6,059,886	-	-	330,658	6,390,544
Puentes, túneles y alcantarillas	2,958,251	-	-	947,488	3,905,739
Equipo de telecomunicaciones	3,542,440	-	(1,131)	149,083	3,690,392
Equipo de arrastre	3,487,925	789	(130,841)	9,645	3,367,518
Maquinaria de vía	1,610,535	-	(66,373)	84,342	1,628,504
Equipo automotriz	993,392	67,535	(33,734)	1,919	1,029,112
Equipo de cómputo	660,516	17,867	(7,284)	15,822	686,921
Terrenos	619,538	-	-	-	619,538
Intereses por capitalizar	336,386	145,512	-	(19,732)	462,166
Maquinaria y equipo	407,511	2,957	-	10,223	420,691
Maquinaria de talleres	175,202	-	-	-	175,202
Mobiliario y equipo de oficina	82,703	2,653	3	88,253	173,612
Edificios	15,328	-	-	152,794	168,122
Sistemas de comunicación y tráfico	133,980	-	-	-	133,980
Contenedores	<u>2,136</u>	<u>-</u>	<u>(85)</u>	<u>-</u>	<u>2,051</u>
Total de inversión	<u>\$ 69,226,869</u>	<u>\$ 5,846,063</u>	<u>\$ (810,936)</u>	<u>\$ -</u>	<u>\$ 74,261,996</u>



	Saldos al 31 de diciembre de 2023	Adiciones Directas	Bajas por ventas	Saldos al 31 de diciembre de 2024
Depreciación:				
Vías y estructuras	\$ 15,684,896	\$ 1,873,272	\$ (440,478)	\$ 17,117,690
Locomotoras	3,527,049	423,093	(63,588)	3,886,554
Terminales y talleres	3,119,272	276,098	-	3,395,370
Equipo de arrastre	2,939,263	95,150	(127,525)	2,906,888
Equipo de telecomunicaciones	2,326,860	110,897	(1,111)	2,436,646
Puentes, túneles y alcantarillas	1,255,215	145,430	-	1,400,645
Maquinaria de vía	1,246,837	113,909	(61,988)	1,298,758
Equipo automotriz	657,231	92,314	(29,600)	719,945
Equipo de cómputo	522,856	49,904	(7,232)	565,528
Maquinaria y equipo	261,488	23,527	-	285,015
Maquinaria de talleres	161,384	2,606	-	163,990
Sistemas de comunicación y tráfico	132,421	781	-	133,202
Mobiliario y equipo de oficina	48,061	15,619	3	63,683
Edificios	12,779	5,861	-	18,640
Contenedores	2,136	-	(85)	2,051
Total de depreciación acumulada	31,897,748	3,228,461	(731,604)	34,394,605
Reserva para bajas	(24,157)	4,285	-	(19,872)
Inversión neta	\$ 37,304,964	\$ 2,621,887	\$ (79,332)	\$ 39,847,519

La depreciación cargada a resultados al 31 de diciembre de 2025 y 2024 fue por \$3,324,486 y \$3,228,461, respectivamente.

Al 31 de diciembre de 2025 los inmuebles, maquinaria y equipo incluyen costos de préstamos capitalizados por \$168,695 de los cuales se transfirieron a la depreciación del ejercicio \$2,545. La capitalización de los costos de préstamos se calcula con base en el promedio ponderado de los proyectos en proceso que se tienen como activos calificables y que aún no han finalizado. Al 31 de diciembre de 2025, los activos calificables corresponden a \$385,501. La tasa promedio de capitalización anualizada al 31 de diciembre de 2025 y 2024 fue del 28.66% y 24.35%, respectivamente.

8. Activos por derechos de uso y obligaciones bajo arrendamiento

a. Activos por derechos de uso

	Saldos al 31 de diciembre de 2024	Adiciones y cambios en contratos	Depreciación	Saldos al 31 de diciembre de 2025
Equipo de arrastre	\$ 5,743,884	\$ 3,069,477	\$ 2,038,774	\$ 6,774,587
Equipo Tractivo	46,069	41,315	59,783	27,601
Contenedores	47,569	-	23,200	24,369
Edificios	328,298	99,590	111,336	316,552
Terrenos	4,298	15,319	14,690	4,927
Equipo automotriz	-	2,463	205	2,258
Total	\$ 6,170,118	\$ 3,228,164	\$ 2,247,988	\$ 7,150,294
	Saldos al 31 de diciembre de 2023	Adiciones y cambios en contratos	Depreciación	Saldos al 31 de diciembre de 2024
Equipo de arrastre	\$ 3,267,047	\$ 4,174,432	\$ 1,697,595	\$ 5,743,884
Equipo Tractivo	92,917	18,686	65,534	46,069
Contenedores	70,769	-	23,200	47,569
Edificios	118,217	414,909	204,828	328,298
Terrenos	10,558	10,076	16,336	4,298
Total	\$ 3,559,508	\$ 4,618,103	\$ 2,007,493	\$ 6,170,118



La Entidad tiene la opción de comprar cierto equipo por un monto nominal al final del periodo del arrendamiento. El plazo mayor de los contratos de arrendamiento de algunos equipos es de 10 años y para algunos inmuebles como terrenos es de 30 años.

Los efectos cargados a resultados por activos por derechos de uso al 31 de diciembre de 2025 y 2024 fueron por depreciación \$2,247,988 y \$2,007,493, respectivamente.

b. Contratos de arrendamiento

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024 la Entidad arrienda los siguientes activos:

Arrendador	Activo	Unidades 2025	Unidades 2024	Tasas de interés %	Valor del pasivo 2025	Valor del pasivo 2024
BBVA	Locomotoras	36	38	4.3	\$ 17,840	\$ 44,821
	Equipo de arrastre y					
BBVA	contenedores	2,192	2,196	2.7 a 9.8	679,870	552,177
ARC Rail	Equipo de arrastre	24	24	3.1	153	172
ATEL Leasing Corp	Equipo de arrastre	32	82	3.6	597	854
First Citizens Bank	Equipo de arrastre	1,079	780	3.5 a 4.5	822,674	351,780
GATX	Equipo de arrastre	513	592	3.1 a 5.8	87,464	161,353
Greenbrier	Equipo de arrastre	828	691	3.7 a 5.8	1,202,719	1,272,045
Infinity	Equipo de arrastre	349	198	3.6 a 4.5	227,453	38,039
KTR Logistics	Equipo de arrastre	500	500	4.4 a 5.4	45,486	44,215
The Cit Group	Equipo de arrastre	411	534	3.5 a 3.7	19,371	74,500
Trinity	Equipo de arrastre	4,201	4,029	2.9 a 4.6	2,286,079	2,302,201
Union Tank Car	Equipo de arrastre	290	239	3.4 a 4.4	17,375	43,649
Wells Fargo	Equipo de arrastre	1,654	1,310	3.0 a 5.5	1,132,738	1,083,708
Instar	Equipo de arrastre	300	100	3.0 y 5.8	79,181	104,422
PNW Railcars	Equipo de arrastre	18	18	4.6	24,298	34,749
Progress Rail	Equipo de arrastre	149	150	3.0 y 4.9	28,324	62,806
	Terrenos para					
	repetidoras, Edificios,					
Varios	Eq. Automotriz	99	113	2.3 a 10.6	<u>92,654</u>	<u>337,538</u>
					6,764,276	6,509,029
Porción circulante de las obligaciones bajo arrendamiento a largo plazo					<u>(1,476,545)</u>	<u>(1,568,484)</u>
Obligaciones bajo arrendamiento a largo plazo					\$ <u>5,287,731</u>	\$ <u>4,940,545</u>

Los vencimientos de las obligaciones bajo arrendamiento a largo plazo son como sigue:

	2025
2027	\$ 1,112,618
2028	960,203
2029	733,474
2030	565,588
2031 y posteriores	<u>1,915,848</u>
	<u>\$ 5,287,731</u>

Los efectos cargados a resultados por obligaciones bajo arrendamiento al 31 de diciembre 2025 y 2024 son: Intereses \$300,721 y \$215,941, (utilidad) pérdida cambiaria \$(424,620) y \$535,762 y pagos por obligaciones \$2,507,712 y \$2,137,391, respectivamente. En 2025 y 2024 el efecto en resultados por ISR diferido fue de \$(115,088) y \$186,542, respectivamente.



9. Títulos de concesión

El saldo de este rubro se integra como sigue:

	2025	2024
Título de concesión:		
Vía troncal Pacífico-Norte	\$ 993,236	\$ 993,236
Vía corta Nogales-Nacozari	20,500	20,500
Vía corta Ojinaga-Topolobampo	2,674	2,674
Reparaciones mayores	<u>10,128</u>	<u>10,128</u>
	1,026,538	1,026,538
Radiofrecuencias	<u>28,934</u>	<u>28,934</u>
Total concesiones	1,055,472	1,055,472
Amortización acumulada	<u>(968,752)</u>	<u>(934,287)</u>
	<u>\$ 86,720</u>	<u>\$ 121,185</u>

La amortización cargada a los resultados al 31 de diciembre de 2025 y 2024 fue por \$34,465 para ambos periodos.

El valor del título de concesión de la Vía Troncal del Pacífico-Norte se determinó restando del precio pagado por GFM por la compra de las acciones de la Entidad, el valor de los activos tangibles recibidos, neto del pasivo por el arrendamiento de 24 locomotoras que FNM había celebrado con Arrendadora Internacional, S.A. de C.V. (liquidado en 2001).

10. Inversión en acciones de asociada e inversiones permanentes

La Entidad tiene el 25% del capital social de FTVM (“asociada”), entidad responsable de operar la Terminal Ferroviaria de la Ciudad de México. Como se estableció en los lineamientos generales para la apertura a la inversión del Sistema Ferroviario Mexicano, las empresas conectantes con la Terminal tendrían cada una el 25% de las acciones representativas de su capital social.

En Asamblea General Extraordinaria de Accionistas de FTVM con fecha 24 de marzo de 2023, se aprobó un aumento de capital en la parte variable mediante la capitalización del adeudo privado con sus accionistas por la cantidad de \$675,556 a través de la emisión de 675,556,016 acciones ordinarias nominativas de la serie A subserie A-2, lo que representó para la Entidad un incremento de \$168,889 en su participación correspondiendo a 168,889,004 acciones ordinarias.

En diciembre de 2007, la Entidad adquirió 100 acciones de TTX Company, siendo la principal actividad de esta empresa el proveer equipo de arrastre a sus socios, principalmente los Ferrocarriles Clase I de América del Norte.

Las inversiones en acciones de asociada e inversiones permanentes son:

Entidad	2025	2024	Número de acciones	% de Tenencia
FTVM	\$ 521,739	\$ 448,860	174,253,214	25%
TTX Company	<u>119,335</u>	<u>119,335</u>	100	0.6%
Total	<u>\$ 641,074</u>	<u>\$ 568,195</u>		

La participación en los resultados es de la siguiente manera:

Entidad	2025	2024
FTVM	<u>\$ 72,879</u>	<u>\$ 59,427</u>



11. Deuda a largo plazo

El 7 de mayo de 2025, la Comisión Nacional Bancaria y de Valores autorizó a la Entidad un programa de certificados bursátiles hasta por un importe de \$20,000,000 (a valor nominal), con vigencia de cinco años.

El 13 de mayo de 2021, la Comisión Nacional Bancaria y de Valores autorizó a la Entidad un programa de certificados bursátiles hasta por un importe de \$20,000,000 (a valor nominal), con vigencia de cinco años.

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la Entidad tiene emisiones de certificados bursátiles con las siguientes características y cuyo saldo se integra a continuación:

Emisión	Fecha de contratación	Fecha de vencimiento	Tasa	2025	2024
FERROMX-21	18-May-2021	09-May-2028	Tasa fija de 7.19%	\$ 1,692,000	\$ 1,692,000
FERROMX-21-2	18-May-2021	13-May-2025	TIIE 28d + 0.20%	-	3,308,000
FERROMX-25	12-May-2025	23-Oct-2028	TIIE 28d + 0.47%	5,500,000	-
				7,192,000	5,000,000
Costo de emisión de deuda				(12,477)	(2,703)
				<u>7,179,523</u>	<u>4,997,297</u>
Porción circulante de la deuda a largo plazo				-	(3,307,311)
Deuda a largo plazo				<u>\$ 7,179,523</u>	<u>\$ 1,689,986</u>

Los créditos establecen ciertas restricciones y obligaciones de hacer y no hacer, las cuales a la fecha de este dictamen se han cumplido.

Los intereses a cargo durante los ejercicios 2025 y 2024 ascendieron a \$542,290 y \$610,786, respectivamente.

El promedio de la Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio (TIIE) a 28 días al 31 de diciembre de 2025 y 2024 fue de 8.40% y 10.88%, respectivamente.

12. Beneficios a empleados

- El valor de las obligaciones por beneficios adquiridos al 31 de diciembre de 2025 y 2024 ascendió a \$504,185 y \$434,960, respectivamente.
- A continuación, se presenta un análisis del Costo Neto del Período (CNP) por tipo de plan:

	2025	2024
Costo laboral del servicio actual	\$ 29,905	\$ 21,740
Costo financiero	41,160	30,038
(Utilidad) pérdida actuarial	<u>(1,840)</u>	<u>71,164</u>
Total	<u>\$ 69,225</u>	<u>\$ 122,942</u>

- Principales hipótesis actuariales:

Las tasas nominales utilizadas en el cálculo de las obligaciones por beneficios y rendimientos del plan se muestran a continuación:

	2025 (%)	2024 (%)
Tasa de descuento	9.16	10.13
Tasa de incremento salarial	4.75	4.75
Tasa de incremento al salario mínimo	12.00 / 3.75*	11.00 / 3.75*



* 12.00% corresponde a la zona general y 3.75% corresponde a la zona libre de la frontera norte.

d. Análisis de sensibilidad

Los análisis de sensibilidad que a continuación se presentan se determinaron en base a los cambios razonablemente posibles de los respectivos supuestos ocurridos al final del periodo que se informa, mientras todas las demás hipótesis se mantienen constantes.

Si la tasa de descuento es de 50 puntos base más alta (más baja), la obligación por beneficio definido disminuiría a \$487,523 o aumentaría a \$522,006.

Si el incremento en el salario previsto aumenta (disminuye) 50 puntos base, la obligación por beneficio definido aumentaría a \$506,981 o disminuiría a \$501,131.

Si el incremento del salario mínimo aumenta (disminuye) 50 puntos base, la obligación por beneficio definido aumentaría a \$519,236 o disminuiría a \$489,638.

Si la esperanza de vida aumenta (disminuye) en un año, tanto para hombres y mujeres, la obligación de beneficio definido se aumentaría a \$504,679 o disminuiría a \$503,724.

El análisis de sensibilidad presentado anteriormente puede no ser representativo de la variación real en la obligación de beneficios definidos, ya que es poco probable que el cambio en las hipótesis ocurra de forma aislada unas de otras debido a que algunas de las hipótesis pueden estar correlacionadas.

Por otra parte, al presentar el análisis de sensibilidad anterior, el valor presente de las obligaciones por prestaciones definidas se calcula utilizando el método de crédito unitario proyectado al final del periodo del que se reporta, el cual es el mismo que el que se aplicó en el cálculo del pasivo por obligaciones definidas reconocidas en el estado de situación financiera.

No hubo cambios en los métodos e hipótesis utilizados en la preparación del análisis de sensibilidad de años anteriores.

13. Principales costos y gastos de operación

Los principales costos y gastos de operación se indican a continuación:

	2025	2024
Costo de operación:		
Diésel y gasolina	\$ 7,541,863	\$ 7,436,433
Mano de obra	6,115,468	5,683,644
Arrendamiento de locomotoras	2,504,536	2,140,362
Renta de carros (Car - Hire)	2,097,910	2,348,839
Mantenimiento de terceros a locomotoras	1,610,158	1,380,006
Arrendamiento de equipo de arrastre y contenedores	997,877	984,314
Policía y vigilancia	679,006	683,726
Servicios de conexión y terminal	636,543	578,119
Derechos de concesión	626,407	576,622
Sustracción de bienes	492,481	318,010
Mantenimiento de terceros a carros	458,731	364,290
Materiales y refacciones para carros	454,460	376,793
Gastos-ingresos por siniestros	316,328	(95,405)
Pre-Trip e inspección automotriz	224,274	189,147
Contratistas	220,815	200,708
Gastos de viaje	138,251	130,931
Otros	<u>4,590,839</u>	<u>3,740,792</u>
Total de costos de operación	<u>\$ 29,705,947</u>	<u>\$ 27,037,331</u>



	2025	2024
Gasto de operación:		
Sueldos	\$ 656,424	\$ 600,891
Honorarios y asesorías	321,515	299,228
Mantenimiento y materiales de equipo de cómputo	236,603	183,042
Mantenimiento de terceros a inmuebles	72,725	59,601
Gastos de viaje	41,996	39,174
Donativos	29,848	29,157
Gastos de telecomunicaciones	22,586	15,362
Propaganda y publicidad	16,483	22,560
Capacitación confianza	6,291	10,318
Licencias de software	4,969	2,951
Arrendamiento de inmuebles	123	673
Otros	<u>119,926</u>	<u>108,414</u>
Total gastos de operación	<u>\$ 1,529,489</u>	<u>\$ 1,371,371</u>

14. Capital contable

- a. El capital social al 31 de diciembre de 2025 y 2024, se integra como se muestra a continuación:

Descripción	Acciones	Importe
Serie “B-1” (Clase I): representa la porción fija del capital sin derecho a retiro	25,500	\$ 25
Serie “B-2” (Clase I): representa la porción fija del capital sin derecho a retiro	10,017,578	10,025
Serie “B-1” (Clase II): representa la porción variable del capital con derecho a retiro	2,278,995,571	2,280,575
Serie “B-2” (Clase II): representa la porción variable del capital con derecho a retiro	<u>171,084,643</u>	<u>171,203</u>
Capital Social	<u>2,460,123,292</u>	<u>\$ 2,461,828</u>

- b. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 18 de febrero de 2026 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$858,615 (equivalente a US\$50,000), el cual fue pagado en la misma fecha.
- c. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 18 de noviembre de 2025 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,828,050 (equivalente a US\$100,000), el cual fue pagado en la misma fecha.
- d. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 18 de agosto de 2025 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,411,028 (equivalente a US\$75,000), el cual fue pagado en la misma fecha.
- e. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 05 de mayo de 2025 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$980,475 (equivalente a US\$50,000), el cual fue pagado en la misma fecha.
- f. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 20 de marzo de 2025 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$319,752 (equivalente a US\$16,000), el cual fue pagado en la misma fecha.
- g. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 19 de febrero de 2025 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$669,339 (equivalente a US\$33,000), el cual fue pagado en la misma fecha.



- h. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 19 de noviembre de 2024 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$512,350 (equivalente a US\$25,000), el cual fue pagado en la misma fecha.
- i. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 23 de agosto de 2024 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,925,350 (equivalente a US\$100,000), el cual fue pagado en la misma fecha.
- j. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 22 de mayo de 2024 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,656,680 (equivalente a US\$100,000), el cual fue pagado en la misma fecha.
- k. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 20 de febrero de 2024 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,706,020 (equivalente a US\$100,000), el cual fue pagado en la misma fecha.
- l. La utilidad del ejercicio está sujeta a la disposición legal que requiere que, cuando menos, un 5% de la utilidad de cada ejercicio sea destinada a incrementar la reserva legal hasta que ésta sea igual a una quinta parte del importe del capital social pagado. La reserva legal puede capitalizarse, pero no debe repartirse a menos que se disuelva la sociedad y debe ser reconstituida cuando disminuya por cualquier motivo. Al 31 de diciembre de 2025 y 2024 su importe a valor nominal asciende a \$492,366 para ambos periodos.
- m. La administración de la Entidad revisa la estructura de capital cuando presenta sus proyecciones financieras como parte del plan de negocio al Consejo de Administración y accionistas de la Entidad. Como parte de esta revisión el Consejo de Administración considera el costo de capital y sus riesgos asociados.
- n. Los saldos de las cuentas fiscales del capital contable al 31 de diciembre son:

	2025	2024
Cuenta de capital de aportación	\$ 11,854,266	\$ 11,609,310
Cuenta de utilidad fiscal neta	\$ 20,675,364	\$ 19,301,314

- o. Los pagos basados en acciones incluyen inversiones no permanentes en acciones de GMéxico y el plan de acciones para empleados.

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024 contienen las siguientes acciones:

- 1. Inversiones no permanentes:

	2025	Acciones	2024
- Acciones de GMéxico	6,124,703		7,901,470
- Acciones de GMXT	-		321,359
	6,124,703		8,222,829

- 2. Plan de acciones:

- 2018 - 2025	45,454	-
- 2025 - 2033	1,416,502	1,231,710
	1,461,956	1,231,710
Total	7,586,659	9,454,539



Plan de compra de acciones para los empleados - La Entidad cuenta con un plan de compra de acciones para ciertos empleados a través de un fideicomiso en el cual Ferromex es fideicomitente y fideicomisario, mediante el cual adquiere acciones de Grupo México para la venta a sus empleados. El precio de venta fue establecido a su valor razonable de mercado en la fecha de asignación. Cada dos años los empleados podrán retirar el 50% de las acciones pagadas. Los empleados pagarán por las acciones a través de descuentos en la nómina quincenal durante el período de ocho años del plan, o anualmente contra la PTU. Al final del período de ocho años, la Entidad asignará al participante un bono de una acción por cada 10 acciones compradas.

Si la Entidad paga dividendos durante el período de ocho años, los participantes tendrán derecho a recibir el dividendo en efectivo y esos dividendos serán usados para deducir el saldo que se adeuda por las acciones compradas.

En caso de que el empleado renuncie voluntariamente, la Entidad le pagará el precio de compra aplicando una deducción de acuerdo con lo establecido en el contrato firmado por el empleado.

En caso de cese involuntario, la Entidad pagará al empleado la diferencia entre el valor razonable de las acciones pagadas en la fecha de término de la relación laboral y el precio de compra. Si el valor razonable de mercado de las acciones es mayor que el precio de compra, la Entidad aplicará una deducción sobre el monto que hay que pagar al empleado de acuerdo con lo establecido en el contrato firmado por el empleado.

En caso de jubilación o muerte del empleado, la Entidad entregará al comprador o a su beneficiario legal, las acciones efectivamente pagadas a la fecha de jubilación o deceso.

15. Administración de riesgo

- a. **Información de políticas contables materiales** - Los detalles de información de políticas contables materiales y métodos adoptados (incluyendo los criterios de reconocimiento, bases de valuación y las bases de reconocimiento de ingresos y egresos) para cada clase de activo financiero, pasivo financiero e instrumentos de capital se revelan en la Nota 3.
- b. **Administración del riesgo de capital** - La Entidad administra su capital para asegurar que la misma estará en capacidad de continuar como negocio en marcha mientras que maximizan el rendimiento a sus accionistas a través de la optimización de los saldos de capital. La estrategia general de la Entidad no ha sido modificada en comparación con 2024.

La estructura de capital de la Entidad está compuesta por capital social emitido y utilidades acumuladas como se revela en la Nota 14.

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

- c. **Categorías de instrumentos financieros y políticas de administración de riesgos** - Las principales categorías de los instrumentos financieros son:

	Riesgo	2025	2024
Activos financieros:			
Efectivo y equivalentes de efectivo	(ii)	\$ 1,968,261	\$ 733,043
Cuentas por cobrar:			
Clientes - Neto	(i)	4,927,206	4,268,760
Partes relacionadas	(i)	653,812	740,976
Otras	(i)	<u>23,540</u>	<u>23,674</u>
		<u>\$ 7,572,819</u>	<u>\$ 5,766,453</u>



	Riesgo	2025	2024
Pasivos financieros a costo amortizado:			
Porción circulante de la deuda a largo plazo	(ii) (iii)	\$ -	\$ 3,307,311
Proveedores	(ii) (iii)	1,694,321	1,948,348
Cuentas por pagar netas a otros ferrocarriles	(ii) (iii)	72,126	217,345
Partes relacionadas	(i)	1,214,662	2,608,211
Gastos acumulados	(ii)	628,610	613,905
Obligaciones bajo arrendamiento corto y largo plazo	(ii)	6,764,276	6,509,029
Deuda a largo plazo	(ii) (iii)	<u>7,179,523</u>	<u>1,689,986</u>
		<u>\$ 17,553,518</u>	<u>\$ 16,894,135</u>

Los activos y pasivos de la Entidad están expuestos a diversos riesgos económicos que incluyen: (i) Riesgo de crédito, (ii) Riesgo de liquidez, (iii) Riesgos financieros de mercado (tasa de interés y divisas).

La Entidad busca minimizar los efectos negativos potenciales de los riesgos antes mencionados en su desempeño financiero a través de diferentes estrategias las cuales se describen a continuación:

- c.1 **Administración del riesgo de crédito** - El riesgo de crédito se refiere al riesgo de que las contrapartes incumplan sus obligaciones contractuales resultando en una pérdida para la Entidad. En el caso de la Entidad, el principal riesgo de crédito surge de las cuentas por cobrar a clientes, partes relacionadas y otras.

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la exposición máxima al riesgo de crédito asciende a \$5,604,558 y \$5,033,410, respectivamente.

- c.2 **Administración del riesgo de liquidez** - La Entidad administra el riesgo de liquidez invirtiendo sus excedentes de efectivo en instrumentos de inversión sin riesgo para ser utilizados en el momento que la Entidad los requiera. La Entidad tiene vigilancia continua de flujos de efectivo proyectados y reales.

Los vencimientos de la deuda a largo plazo, así como sus tasas de interés, se presentan en la Nota 11.

Al 31 de diciembre, los vencimientos contractuales de los pasivos financieros con base en los períodos de pago son como sigue:

2025	Menos de 1 año	Más de 1 año y menos de 5 años	Más de 5 años	Total
Proveedores	\$ 1,694,321	\$ -	\$ -	\$ 1,694,321
Cuentas por pagar netas a otros ferrocarriles	72,126	-	-	72,126
Partes relacionadas	1,214,662	-	-	1,214,662
Gastos acumulados	628,610	-	-	628,610
Obligaciones bajo arrendamiento corto y largo plazo	1,774,156	3,907,340	2,215,321	7,896,817
Deuda a largo plazo	-	7,179,523	-	7,179,523
Intereses de deuda	<u>578,034</u>	<u>1,143,801</u>	<u>-</u>	<u>1,721,835</u>
Total	<u>\$ 5,961,909</u>	<u>\$ 12,230,664</u>	<u>\$ 2,215,321</u>	<u>\$ 20,407,894</u>



2024	Menos de 1 año	Más de 1 año y menos de 5 años	Más de 5 años	Total
Porción circulante de la deuda a largo plazo	\$ 3,307,311	\$ -	\$ -	\$ 3,307,311
Proveedores	1,948,348			1,948,348
Cuentas por pagar netas a otros ferrocarriles	217,345	-	-	217,345
Partes relacionadas	2,608,211	-	-	2,608,211
Gastos acumulados	613,905	-	-	613,905
Obligaciones bajo arrendamiento corto y largo plazo	1,804,634	4,042,533	1,601,320	7,448,487
Deuda a largo plazo	-	1,689,986	-	1,689,986
Intereses de deuda	270,227	307,516	-	577,743
Total	<u>\$ 10,769,981</u>	<u>\$ 6,040,035</u>	<u>\$ 1,601,320</u>	<u>\$ 18,411,336</u>

c.3 **Riesgo de mercado** - Las actividades de la Entidad la exponen principalmente a riesgos financieros de cambios en tasas de interés y de tipo de cambio.

- i. **Administración de riesgo de la tasa de interés** - La Entidad se encuentra expuesta a riesgos en la tasa de interés, debido a que una de las emisiones de deuda, fue realizada a tasa variable (TIIE).

El análisis de sensibilidad que determina la Entidad se prepara con base en la exposición a las tasas de interés de la emisión de certificados bursátiles, sostenida en tasas variables. Para ello, se prepara un análisis asumiendo que el importe del pasivo pendiente al final del período sobre el que se informa ha sido el pasivo pendiente para todo el año. Para medir el riesgo en las tasas de interés, se utiliza un incremento o decremento de 0.061 puntos, lo cual representa la evaluación de la administración sobre el posible cambio razonable en las tasas de interés.

Si las tasas de interés hubieran estado 0.005 puntos por encima/por debajo y todas las otras variables permanecieran constantes:

El resultado del periodo que terminó el 31 de diciembre de 2025 disminuiría/aumentaría \$28,190 (2024: disminución/aumento por \$10,965). Esto es principalmente atribuible a la exposición de la Entidad a las tasas de interés sobre su préstamo a tasa variable.

La sensibilidad a las tasas de interés de la Entidad ha aumentado durante el año en curso debido principalmente al incremento en la variable de instrumentos de deuda.

- ii. **Administración de riesgo cambiario** - La Entidad realiza transacciones denominadas en moneda extranjera; consecuentemente está expuesta a fluctuaciones en el tipo de cambio, las cuales son manejadas dentro de los parámetros de las políticas aprobadas.

El siguiente análisis detalla la sensibilidad de la Entidad a un incremento/decremento de 4.6% para 2025 y 7.9% para 2024 que representan las tasas de sensibilidad utilizadas cuando se reporta el riesgo cambiario y representan la evaluación de la administración sobre el posible cambio razonable en las tasas de cambio. El análisis de sensibilidad incluye únicamente las partidas monetarias pendientes denominadas en moneda extranjera y ajusta su conversión al final de los ejercicios. Si se presentara un debilitamiento en los porcentajes señalados, en el peso con respecto al dólar estadounidense, entonces habría un impacto comparable sobre los resultados de:

	Efecto en miles de dólares estadounidenses*	
	2025	2024
Resultados	\$ (11,822)	\$ (19,446)



- * Principalmente atribuible a la exposición de los saldos de las cuentas por cobrar y por pagar en dólares estadounidenses en la Entidad al final del ejercicio sobre el que se informa.

La sensibilidad de la Entidad a la moneda extranjera ha disminuido durante el periodo actual principalmente por el incremento pasivos por arrendamiento, efectivo y equivalentes de efectivo, cuentas por cobrar, clientes y al decremento en proveedores y acreedores.

En opinión de la administración, el análisis de sensibilidad no es representativo del riesgo cambiario inherente, ya que la exposición al final del ejercicio no refleja la exposición durante el año.

Los valores en libros de los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera al final del ejercicio sobre el que se informa son los siguientes:

- a) La posición monetaria en dólares estadounidenses al 31 de diciembre es:

	2025	2024
Miles de dólares estadounidenses:		
Activos monetarios	216,886	183,194
Pasivos monetarios	<u>(474,643)</u>	<u>(430,316)</u>
Posición neta corta	<u>(257,757)</u>	<u>(247,122)</u>
Equivalentes en pesos	<u>\$ (4,631,043)</u>	<u>\$ (5,008,743)</u>

- b) Las transacciones en moneda extranjera fueron como sigue:

	Miles de dólares estadounidenses	
	2025	2024
Ingresos:		
Ingresos por servicios	\$ 1,401,138	\$ 1,330,293
Renta de carros (Car-Hire)	28,056	17,699
Recuperación de siniestros	10,333	4,645
Intereses	3,350	2,809
Venta de durmientes y refacciones	2,570	2,939
Arrendamiento de locomotoras	<u>481</u>	<u>455</u>
	<u>\$ 1,445,928</u>	<u>\$ 1,358,840</u>
Egresos:		
Arrendamiento de equipo de arrastre y contenedores	\$ 169,344	\$ 149,572
Renta de carros (Car-Hire)	148,485	150,929
Compra de materiales	142,623	145,037
Renta de equipo tractivo	138,251	115,410
Mantenimiento de locomotoras y carros	49,958	41,373
Asistencia técnica y otros	48,121	33,471
Compra de activo fijo	45,491	32,511
Gastos por siniestros	38,589	14,143
Maniobras	2,911	2,291
Arrendamiento de oficina	2,821	2,364
Asesoría legal y especializada	1,400	1,400
Intereses y comisiones pagadas	<u>102</u>	<u>88</u>
	<u>\$ 788,096</u>	<u>\$ 688,589</u>



- c) Los tipos de cambio, en pesos, vigentes a la fecha de los estados financieros y a la fecha del informe, fueron como sigue:

	2025	2024	23 de marzo de 2026
Dólar estadounidense	\$ 17.9667	\$ 20.2683	\$ 17.8117

- d. **Valor razonable de los instrumentos financieros** - El valor razonable de los instrumentos financieros presentados a continuación ha sido determinado por la Entidad usando la información disponible en el mercado u otras técnicas de valuación que requieren de juicio para desarrollar e interpretar las estimaciones de valores razonables, asimismo utiliza supuestos que se basan en las condiciones de mercado existentes a cada una de las fechas del estado de posición financiera. Consecuentemente, los montos estimados que se presentan no necesariamente son indicativos de los montos que la Entidad podría realizar en un intercambio de mercado actual. El uso de diferentes supuestos y/o métodos de estimación podrían tener un efecto material en los montos estimados de valor razonable.

Los importes de efectivo y equivalentes de efectivo de la Entidad, así como las cuentas por cobrar y por pagar de terceros y partes relacionadas, se aproximan a su valor razonable porque tienen vencimientos a corto plazo. La deuda a largo plazo de la Entidad se registra a su costo amortizado y consiste en deuda que genera intereses a tasas fijas y variables que están relacionadas a indicadores de mercado. Para obtener y revelar el valor razonable de la deuda a largo plazo se utilizan los precios de cotización del mercado o las cotizaciones de los operadores para instrumentos similares.

Los importes en libros de los instrumentos financieros por categoría y sus valores razonables estimados al 31 de diciembre de 2025 y 2024 son como sigue:

	2025		2024	
	Valor en libros	Valor razonable	Valor en libros	Valor razonable
Activos financieros:				
Efectivo y equivalentes de efectivo	\$ 1,968,261	\$ 1,968,261	\$ 733,043	\$ 733,043
Cuentas por cobrar	5,581,018	5,581,018	5,009,736	5,009,736
Otras	<u>23,540</u>	<u>23,540</u>	<u>23,674</u>	<u>23,674</u>
	<u>\$ 7,572,819</u>	<u>\$ 7,572,819</u>	<u>\$ 5,766,453</u>	<u>\$ 5,766,453</u>
Pasivos financieros a costo amortizado:				
Cuentas por pagar	\$ 2,981,109	\$ 2,981,109	\$ 4,773,904	\$ 4,773,904
Gastos acumulados	628,610	628,610	613,905	613,905
Obligaciones bajo arrendamiento corto y largo plazo	6,764,276	6,764,276	6,509,029	6,509,029
Deuda a largo plazo, incluyendo la porción circulante	<u>7,179,523</u>	<u>8,159,316</u>	<u>4,997,297</u>	<u>5,374,508</u>
	<u>\$ 17,553,518</u>	<u>\$ 18,533,311</u>	<u>\$ 16,894,135</u>	<u>\$ 17,271,346</u>



16. Operaciones y saldos con partes relacionadas

a. Los saldos con partes relacionadas son:

	Naturaleza	2025	2024
Por cobrar:			
Grupo Ferroviario Mexicano, S.A. de C.V.	(i)	\$ 425,775	\$ 502,098
Operadora de Minas e Instalaciones, S.A. de C.V.	(iii)	57,400	59,665
Metalúrgica de Cobre, S.A. de C.V.	(iii)	49,565	43,044
Soluciones Logísticas Transfronterizas Mexicanas, S.de R.L. de C.V.	(iii)	37,739	82,954
Asarco, LLC.	(iii)	26,825	29,295
Union Pacific Railroad, Co.	(iii)	22,866	-
Florida East Coast Railway, LLC.	(iii)	19,924	5,742
Mexicana de Cobre, S.A. de C.V.	(iii)	10,361	14,182
UPDS de México, S. de R.L. de C.V.	(iii)	2,520	2,844
Texas Pacífico Transportation, LTD.	(iii)	523	200
Operadora de Minas de Nacozari, S.A. de C.V.	(iii)	314	321
LOUP Logistic, Co.	(iii)	-	631
		<u>\$ 653,812</u>	<u>\$ 740,976</u>
Por pagar:			
Intermodal México, S.A. de C.V.	(iii)	\$ 441,031	\$ 595,330
TTX Company	(v)	285,992	239,586
Ferrosur, S.A. de C.V.	(iii)	210,897	1,292,847
Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S.A. de C.V.	(iv)	113,290	246,277
México Compañía Constructora, S.A. de C.V.	(iii)	70,802	11,440
Intermodal México Arrendadora, S.A. de C.V.	(iii)	51,519	95,350
Grupo México Servicios de Ingeniería, S.A. de C.V.	(iii)	18,408	19,576
LOUP Logistic, Co.	(iii)	9,381	-
Operadora de Cinemas, S.A. de C.V.	(iii)	8,018	23,027
Eólica el Retiro, S.A.P.I. de C.V.	(iii)	4,104	7,837
PS Technology, Inc.	(iii)	839	969
Inmobiliaria Bosques de Ciruelos, S.A. de C.V.	(iii)	259	820
Boutique Bowling de Mexico, S.A. de C.V.	(iii)	122	2,823
Union Pacific Railroad, Co.	(iii)	-	51,066
Grupo México Servicios, S.A. de C.V.	(iii)	-	16,458
GM Combustibles, S.A. de C.V.	(iii)	-	4,805
		<u>\$ 1,214,662</u>	<u>\$ 2,608,211</u>

La naturaleza de las compañías con las que la Entidad tienen saldos y operaciones son: (i) controladora, (ii) subsidiaria, (iii) parte relacionada, (iv) asociada y (v) inversión permanente.

b. Las operaciones con partes relacionadas efectuadas en el curso normal de sus operaciones, fueron como sigue:

	2025	2024
Ingresos:		
Servicios de transportación prestados	\$ 5,476,693	\$ 4,424,725
Renta de carros (Car-Hire)	127,604	161,730
Arrendamientos de locomotoras	88,553	93,931
Consultoría financiera	<u>44,638</u>	<u>51,240</u>
	<u>\$ 5,737,488</u>	<u>\$ 4,731,626</u>



	2025	2024
Egresos:		
Renta de locomotoras	\$ 2,566,749	\$ 1,884,440
Renta de carros (Car-Hire)	2,050,474	1,972,951
Fletes interlineales	2,045,827	2,054,925
Maniobras	960,156	787,395
Renta de unidades de arrastre y contenedores	776,275	770,973
Adquisición de activo fijo	266,404	102,865
Arrastres	264,661	249,531
Siniestros	244,253	23,369
Fletes misceláneos	231,125	173,856
Renta de chasises	204,996	195,272
Reparación de carros	174,392	149,231
Inspección automotriz	100,074	69,424
Compra de material de vía	55,518	80,249
Arrendamiento de oficina	38,635	123,452
Asesoría legal y especializada	26,262	27,282
Derechos de paso	20,213	21,020
Mantenimiento locomotoras	10,955	9,613
Servicios de asesoría y licencias para software	6,391	8,506
Otros servicios	<u>351,347</u>	<u>333,327</u>
	<u>\$ 10,394,707</u>	<u>\$ 9,037,681</u>

17. Impuestos a la utilidad

La Entidad está sujeta al ISR, cuya tasa es del 30% para 2025 y 2024 y continuará al 30% para 2026 y años posteriores.

- a. La provisión para ISR se analiza cómo se muestra a continuación:

	2025	2024
ISR causado	\$ 2,763,893	\$ 2,595,231
Impuesto diferido del ejercicio	<u>36,224</u>	<u>217,091</u>
Total provisión	<u>\$ 2,800,117</u>	<u>\$ 2,812,322</u>

- b. Los principales conceptos que originan el saldo del pasivo por ISR diferido son:

2025	Saldo inicial	Reconocimiento de resultados	Reconocimiento en utilidad integral	Saldo final
Diferencias temporales:				
Clientes	\$ 108,447	\$ 65,726	\$ -	\$ 174,173
Proveedores	140,744	16,888	-	157,632
Cuentas por pagar netas a otros ferrocarriles	311,019	13,873	-	324,892
Pasivos acumulados y acreedores	82,742	(22,982)	-	59,760
Part. de los trabajadores en las ut.	280,345	25,116	-	305,461
Beneficios a los empleados	130,488	21,320	(552)	151,256
Deuda a corto y largo plazo	<u>-</u>	<u>101</u>	<u>-</u>	<u>101</u>
Total del impuesto anticipado activo	1,053,785	120,042	(552)	1,173,275



2025	Saldo inicial	Reconocimiento de resultados	Reconocimiento en utilidad integral	Saldo final
Inventarios	(276,901)	(78,126)	-	(355,027)
Inmuebles, maq. y equipo	(3,339,663)	57,368	-	(3,282,295)
Títulos de concesión	(36,355)	10,339	-	(26,016)
Pagos anticipados	(214,356)	(30,759)	-	(245,115)
Obligaciones bajo arrendamiento corto y largo plazo	<u>101,674</u>	<u>(115,088)</u>	<u>(102,392)</u>	<u>(115,806)</u>
Total del impuesto diferido pasivo	<u>(3,765,601)</u>	<u>(156,266)</u>	<u>(102,392)</u>	<u>(4,024,259)</u>
Total del impuesto diferido	<u>\$ (2,711,816)</u>	<u>\$ (36,224)</u>	<u>\$ (102,944)</u>	<u>\$ (2,850,984)</u>

2024	Saldo inicial	Reconocimiento de resultados	Reconocimiento en utilidad integral	Saldo final
Diferencias temporales:				
Cientes	\$ 111,143	\$ (2,696)	\$ -	\$ 108,447
Proveedores	111,881	28,863	-	140,744
Cuentas por pagar netas a otros ferrocarriles	274,740	36,279	-	311,019
Pasivos acumulados y acreedores	81,516	1,226	-	82,742
Part. de los trabajadores en las ut.	245,115	35,230	-	280,345
Beneficios a los empleados	93,605	15,534	21,349	130,488
Deuda a corto y largo plazo	<u>134</u>	<u>(134)</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
Total del impuesto anticipado activo	918,134	114,302	21,349	1,053,785
Inventarios	(246,237)	(30,664)	-	(276,901)
Inmuebles, maq. y equipo	(2,880,412)	(459,251)	-	(3,339,663)
Títulos de concesión	(46,695)	10,340	-	(36,355)
Pagos anticipados	(175,996)	(38,360)	-	(214,356)
Obligaciones bajo arrendamiento corto y largo plazo	<u>(145,344)</u>	<u>186,542</u>	<u>60,476</u>	<u>101,674</u>
Total del impuesto diferido pasivo	<u>(3,494,684)</u>	<u>(331,393)</u>	<u>60,476</u>	<u>(3,765,601)</u>
Total del impuesto diferido	<u>\$ (2,576,550)</u>	<u>\$ (217,091)</u>	<u>\$ 81,825</u>	<u>\$ (2,711,816)</u>

- c. Los impuestos a la utilidad y la conciliación de la tasa legal y la tasa efectiva expresadas en importes y como un porcentaje de la utilidad antes de impuestos a la utilidad, es como sigue:

	2025		2024	
	Importe	Tasa %	Importe	Tasa %
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	\$ 10,054,513	-	\$ 10,093,514	-
Impuesto causado	3,016,354	30	3,028,054	30
Más (menos) efectos de diferencias permanentes y gastos no deducibles	208,118	2	308,849	3
Efectos de actualización y diferencia en tratamiento contable-fiscal	<u>(424,355)</u>	<u>(4)</u>	<u>(524,581)</u>	<u>(5)</u>
	<u>\$ 2,800,117</u>	<u>28</u>	<u>\$ 2,812,322</u>	<u>28</u>



18. Contratos de mantenimiento

La Entidad tiene celebrado un contrato con Bombardier Transportation México, S.A. de C.V. (“Bombardier” anteriormente conocida como Alstom Transport México, S.A. de C.V.), otro con Progress Rail Maintenance de México, S.A. de C.V. (“PROGRESS”) y otro con Locomotive Manufacturing and Services, S.A. de C.V. (“LMS”) para proporcionar los servicios de mantenimiento y reparación, así como reparaciones mayores (“Overhauls”) de algunas locomotoras de la Entidad, como se muestra a continuación:

Proveedor	Número de locomotoras incluidas	Vigencia del contrato	
		Inicio	Terminación
BOMBARDIER	186	Enero 2022	Diciembre 2026
PROGRESS	117	Junio 2006	Junio 2026
LMS	309	Mayo 1999	Diciembre 2032
Total	612		

La Entidad tiene el derecho de rescindir los contratos de mantenimiento, asumiendo en cada caso el costo correspondiente por terminación anticipada.

El contrato con Bombardier puede concluirse de manera anticipada pagando a Bombardier por los servicios de mantenimiento previamente prestados, trabajos adicionales y/o en proceso para modernizaciones de las Locomotoras que hayan sido aprobados previamente por la Entidad.

La Entidad puede terminar anticipadamente el contrato con PROGRESS a partir de julio 2015 pagando una cantidad equivalente a 7 meses de facturación por cuotas de mantenimiento.

El contrato con LMS por 309 locomotoras vence el último día del trimestre calendario en que se cumpla lo siguiente: (1) la suma total de las tarifas de mantenimiento en dólares y de las tarifas de reparaciones por Overhauls alcancen o excedan US \$475.5 millones y (2) la suma total de las tarifas de mantenimiento y mano de obra en pesos alcancen o excedan \$1,521.6 millones. La Entidad puede cancelar el contrato pagando una penalidad de US \$34.0 millones.

Mantenimientos y reparaciones - Por lo que se refiere al mantenimiento y reparación de las locomotoras, de acuerdo con los contratos, la Entidad deberá realizar pagos mensuales con base en ciertas cuotas que incluyen principalmente el mantenimiento preventivo y correctivo. Estas cuotas son registradas como costo del mantenimiento y reparación en resultados conforme se van recibiendo los servicios. Al 31 de diciembre de 2025, y 2024, la Entidad pagó por este concepto \$1,610,158 y \$1,380,006, respectivamente.

En el caso de overhauls, éstos se capitalizan en el equipo conforme se van realizando.

19. Compromisos y contingencias

- a. **Procesos judiciales y administrativos** - La Entidad está involucrada en varios procedimientos legales derivados de sus operaciones normales; sin embargo, la administración de la Entidad y sus asesores legales consideran que cualquier definición en su conjunto con respecto a estos procedimientos no tendría un efecto material adverso en la posición financiera o en los resultados de sus operaciones. Los principales procesos judiciales y administrativos en los que se encuentra involucrada la Entidad son los siguientes:



a.1 Juicios de Nulidad contra diversos oficios emitidos por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes hoy Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes (“SCT” o “SICT”):

- i. Derivado de la modificación al trazo de la Vía de Ferromex, en el que la Octava Sala Regional Metropolitana del Tribunal Federal de Justicia Administrativa (TFJA) dictó Sentencia el 26 de abril de 2021. En contra de dicha resolución, tanto Kansas City Southern de México, S.A. de C.V. (“KCSM”) como la SCT promovieron e interpusieron, respectivamente, amparo y recurso de revisión fiscal los cuales quedaron radicados en el Décimo Sexto Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito; a la fecha, se negó el amparo a KCSM en sesión de 4 de agosto de 2022, siendo el caso que en la misma sesión se declaró improcedente la revisión interpuesta por la autoridad.

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

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

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

- ii. En contra de la Asignación de una Concesión de pasajeros al Gobierno del Estado de Jalisco publicada en el Diario Oficial de la Federación el 31 de agosto de 2015; se presentó demanda de nulidad el 4 de noviembre de 2015. El expediente fue sesionado en el Pleno de la Sala Superior del TFJA decretándose la validez de la Asignación y se dictó sentencia el 22 de noviembre de 2023, por lo que, una vez que el fallo nos fue notificado, en contra de dicha sentencia se presentó demanda de amparo directo el 8 de mayo de 2024, la cual quedó radicada ante el Décimo Séptimo Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito DA 328/2024, quien tiene pendiente emitir la sentencia respectiva.

a.2 Con fecha 10 de septiembre de 2018 la COFECE hoy Comisión Nacional Antimonopolio (CNA), por conducto de la Autoridad Investigadora, inició una investigación de oficio a fin de determinar si existían condiciones de competencia efectiva en el servicio público de transporte ferroviario de carga, de productos químicos y/o petroquímicos en rutas con origen y/o destino en la zona sur del estado de Veracruz, investigación identificada bajo el número de expediente DC-003-2018.



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

El 28 de febrero de 2025, se notificó la sentencia del juicio, en la que el juez determinó sobreseer el procedimiento. Se presentó Recurso de Revisión el 12 de marzo de 2025. El Juez lo tuvo por presentado y está pendiente su envío para la admisión y estudio por parte de los Tribunales Colegiados Especializados en Competencia Económica, Radiodifusión y Telecomunicaciones, bajo el número de expediente R.A. 78/2025.

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

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

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

- a.3 Juicios indirectos. Son aquellos en que Ferromex es codemandado, respecto de demandas laborales presentadas en contra de FNM, mismos que por su situación no pueden ser cuantificados, pero cuyo impacto económico se absorbería por el actual Órgano Liquidador de FNM o en su defecto por el Gobierno Federal, de acuerdo con los términos previamente acordados.
- a.4 Juicios directos. Son aquellos de índole laboral en los que Ferromex es el demandado. La cifra correspondiente se materializaría en el supuesto de que se pierdan los juicios en su totalidad y no hubiera posibilidad de negociación. El importe de las indemnizaciones pagadas durante 2025 y 2024, respecto de las demandas laborales, fue de \$13,252 y \$7,146, respectivamente.



- b. **Otros compromisos** - Las operaciones de la Entidad están sujetas a la legislación mexicana federal y estatal, a regulaciones relativas a la protección del medio ambiente. Bajo estas leyes, se han emitido regulaciones concernientes a la contaminación del aire, suelo y del agua, estudios de impacto ambiental, control de ruido y desechos peligrosos. La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales ("SEMARNAT") puede imponer sanciones administrativas y penales contra las empresas que violen leyes ambientales, y tiene la capacidad para cerrar parcial o totalmente las instalaciones que violen dichas regulaciones.

Al 31 de diciembre de 2025, se tienen abiertos dos expedientes administrativos, uno con la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente ("PROFEPA") relacionado con derrames de productos químicos al suelo y otro con la Procuraduría de Protección al Ambiente del Estado de Coahuila ("PROPAEC") relacionado con incendio en patio de Torreón, por los cuales las autoridades podrían imponer sanciones económicas, sin embargo, estos eventos no tuvieron relevancia o impacto en los estados financieros de la Entidad. Todos los eventos relativos a la liberación de productos al medio ambiente por accidentes ferroviarios, cuyo costo sea superior a cincuenta mil dólares, están amparados con coberturas de seguro por daños ambientales.

Bajo los términos de las concesiones, el Gobierno Federal tiene el derecho de recibir pagos equivalentes al 0.5% de los ingresos brutos de la Entidad durante los primeros quince años de la concesión y 1.25% por los años remanentes del período de concesión. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2025 y 2024 el importe cargado a resultados ascendió a \$626,407 y \$576,622, respectivamente.

Se tiene celebrado un contrato con PEMEX Transformación Industrial por el cual la Entidad tiene la obligación de comprar, a valor de mercado, un mínimo de 7,550 metros cúbicos y un máximo de 13,590 metros cúbicos de diésel por mes, aunque este límite puede excederse, sin ninguna repercusión, de acuerdo al contrato de crédito de ventas al mayoreo de productos petrolíferos para el autoconsumo celebrado entre PEMEX Transformación Industrial y la Entidad, el cual entró en vigor a partir de la fecha en que ambas partes lo hayan firmado utilizando firmas electrónicas avanzadas y hasta el 25 de junio de 2027.

Las obligaciones mínimas por los compromisos relacionados con equipo de arrastre y otros, por los siguientes ejercicios son como sigue:

		Miles		
	Dólares	Equivalente en pesos	Pesos	Total Pesos
2026	\$ 197,449	\$ 3,547,507	\$ 201,889	\$ 3,749,396
2027	200,474	3,601,856	209,965	3,811,821
2028	197,777	3,553,400	218,363	3,771,763
2029	193,360	3,474,041	233,648	3,707,689
2030 en adelante	<u>256,297</u>	<u>4,604,811</u>	<u>250,004</u>	<u>4,854,815</u>
Total de pagos mínimos	<u>\$ 1,045,357</u>	<u>\$ 18,781,615</u>	<u>\$ 1,113,869</u>	<u>\$ 19,895,484</u>

Los costos relacionados con equipo de arrastre y otros cargados a resultados de 2025 y 2024 fueron de \$3,579,902 y \$3,173,836, respectivamente.



20. Segmentos de operación

Los ingresos de las operaciones continuas de la Entidad provenientes de los principales productos y servicios son:

	2025	2024
Agrícolas	\$ 17,502,699	\$ 15,529,725
Intermodal	6,216,645	5,898,184
Automotriz	6,367,313	5,387,127
Minerales	3,387,864	3,125,029
Químicos y fertilizantes	3,315,253	3,264,674
Energía	2,542,399	2,581,205
Industriales y otros	3,504,574	4,000,909
Metales	2,396,304	2,535,642
Cemento	2,129,583	2,192,942
Ingresos por pasajeros	281,197	252,453
Otros ingresos	<u>394,425</u>	<u>334,455</u>
	<u>\$ 48,038,256</u>	<u>\$ 45,102,345</u>

21. Autorización de la emisión de los estados financieros

Los estados financieros fueron autorizados para su emisión el 23 de marzo de 2026 por el Ing. Alberto Antonio Vergara Perrilliat, Director General de Administración y la C.P. Claudia Abaunza Castillo, Directora de Finanzas, consecuentemente estos no reflejan los hechos ocurridos después de esa fecha y están sujetos a la aprobación de la asamblea ordinaria de accionistas de la Entidad, quien puede decidir su modificación de acuerdo con lo dispuesto en la Ley General de Sociedades Mercantiles.

* * * * *



**Ferrocarril Mexicano, S. A.
de C. V.
(Subsidiaria de Grupo Ferroviario
Mexicano, S. A. de C. V.)**

Estados financieros por los años
que terminaron el 31 de
diciembre de 2024 y 2023, e
Informe de los auditores
independientes del 18 de marzo
de 2025



Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V.
(Subsidiaria de Grupo Ferroviario Mexicano, S. A. de C. V.)

Informe de los auditores independientes y estados financieros 2024 y 2023

Contenido	Página
Informe de los auditores independientes	1
Estados de posición financiera	5
Estados de resultados y otros resultados integrales	6
Estados de cambios en el capital contable	7
Estados de flujos de efectivo	8
Notas a los estados financieros	9



Informe de los auditores independientes al Consejo de Administración y Accionistas de Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V.

Opinión

Hemos auditado los estados financieros de Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V. (la "Entidad"), subsidiaria de Grupo Ferroviario Mexicano, S. A. de C. V. ("GFM"), que comprenden los estados de posición financiera al 31 de diciembre de 2024 y 2023, los estados de resultados y otros resultados integrales, los estados de cambios en el capital contable y los estados de flujos de efectivo correspondientes a los años que terminaron en esas fechas, así como las notas explicativas de los estados financieros que incluyen información sobre las políticas contables materiales.

En nuestra opinión, los estados financieros adjuntos presentan razonablemente, en todos los aspectos importantes, la situación financiera de Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V. al 31 de diciembre de 2024 y 2023, así como su desempeño financiero y flujos de efectivo correspondientes a los años que terminaron en esas fechas, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera de Contabilidad ("Normas NIIF de Contabilidad" o "IFRS" o "IAS" por sus siglas en inglés) emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad ("IASB" por sus siglas en inglés).

Fundamentos de la opinión

Llevamos a cabo nuestras auditorías de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría ("NIA"). Nuestras responsabilidades bajo esas normas se explican más ampliamente en la sección de *Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de los estados financieros* de nuestro informe. Somos independientes de la Entidad de conformidad con el Código de Ética para Profesionales de la Contabilidad del Consejo de Normas Internacionales de Ética para Contadores (Código de Ética del IESBA) y con el emitido por el Instituto Mexicano de Contadores Públicos (Código de Ética del IMCP), y hemos cumplido las demás responsabilidades de ética de conformidad con el Código de Ética del IESBA y con el Código de Ética del IMCP. Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión.

Cuestiones clave de la auditoría

Las cuestiones clave de la auditoría son aquellas cuestiones que, según nuestro juicio profesional, han sido de la mayor significatividad en nuestra auditoría de los estados financieros del período actual. Estas cuestiones han sido tratadas en el contexto de nuestra auditoría de los estados financieros en su conjunto y en la formación de nuestra opinión sobre estos, y no expresamos una opinión por separado sobre esas cuestiones. Hemos determinado que las cuestiones que se describen a continuación son las cuestiones clave de la auditoría que se deben comunicar en nuestro informe.

Reconocimiento de ingresos por servicios de flete

Las normas de auditoría nos requieren evaluar el riesgo de error en el reconocimiento de ingresos, que hemos particularizado al riesgo de sobrevaluación de los ingresos a través de registros de diario no soportados, o registro incorrecto de transacciones significativas o inusuales sin autorización o razón de negocios.



Nuestros procedimientos incluyeron, entre otros, los siguientes: a) enfocamos nuestra revisión de asientos de diario al cierre del ejercicio, revisando la evidencia documental y debida aprobación; b) realizamos procedimientos para identificar transacciones que se encontraran fuera del curso normal y, en su caso, evaluamos la razón de negocios o la falta de la misma; y, c) realizamos pruebas analíticas respecto a la tendencia de los ingresos. El resultado de nuestros procedimientos fue satisfactorio y no identificamos materialización de alguno de los riesgos indicados.

Inversiones en inmuebles, maquinaria y equipo

La Entidad ha efectuado fuertes inversiones de capital en los últimos años destinadas para la mejora y mantenimiento de sus líneas férreas, patios, laderos y terminales, registradas en Inmuebles, maquinaria y equipo. Como consecuencia evaluamos posibles riesgos de que se capitalicen elementos que no cumplen con las políticas contables de la Entidad; que elementos que cumplen con las políticas no sean capitalizados; que las políticas de capitalización no cumplan con las normas contables; que las vidas útiles y valores residuales no reflejen las condiciones actuales; o, que existan indicios de deterioro de los activos que no sean detectados y evaluados apropiadamente.

Como parte de nuestros procedimientos de auditoría: a) revisamos el soporte documental de muestras estadísticas de los incrementos de las construcciones en proceso, verificando por cada partida seleccionada que fuera probable que la Entidad obtenga los beneficios económicos futuros; b) probamos que el periodo de inicio de depreciación fuera el adecuado; y, c) revisamos a través de pruebas la asignación y consistencia de vidas útiles conforme a las políticas de la Entidad. El resultado de nuestros procedimientos fue satisfactorio y no identificamos materialización de alguno de los riesgos indicados.

Información distinta de los estados financieros y del informe del auditor

La administración de la Entidad es responsable por la otra información. La otra información comprenderá la información que será incorporada en el Reporte Anual que la Entidad está obligada a preparar conforme al Artículo 33 Fracción I, inciso b) del Título Cuarto, Capítulo Primero de las Disposiciones de Carácter General Aplicables a las Emisoras y a otros Participantes del Mercado de Valores en México y al Instructivo que acompaña esas disposiciones ("las Disposiciones"). El Reporte Anual se espera esté disponible después de la fecha de este informe de auditoría.

Nuestra opinión de los estados financieros no cubrirá la otra información y nosotros no expresaremos ninguna forma de seguridad sobre ella.

En relación con nuestra auditoría de los estados financieros, nuestra responsabilidad será leer el Reporte Anual, cuando esté disponible, y cuando lo hagamos, considerar si la otra información ahí contenida es inconsistente en forma material con los estados financieros o nuestro conocimiento obtenido durante la auditoría, o que parezca contener un error material. Si basado en el trabajo que hemos realizado concluimos que hay error material en la otra información, tendríamos que reportar este hecho. No tenemos nada que reportar sobre este asunto. Cuando leamos el Reporte Anual emitiremos la leyenda sobre la lectura del informe anual, requerida en el Artículo 33 Fracción I, inciso b) numeral 1.2. de las Disposiciones.

Responsabilidades de la administración y de los responsables del gobierno de la Entidad en relación con los estados financieros.

La administración es responsable de la preparación y presentación razonable de los estados financieros adjuntos de conformidad con las Normas NIIF de Contabilidad emitidas por el IASB, y del control interno que la administración considere necesario para permitir la preparación de los estados financieros libres de error material, debido a fraude o error.



En la preparación de los estados financieros, la administración es responsable de la evaluación de la capacidad de la Entidad de continuar como empresa en funcionamiento, revelando, según corresponda, las cuestiones relacionadas con empresa en funcionamiento y utilizando el principio contable de empresa en funcionamiento, excepto si la administración tiene intención de liquidar la Entidad o detener sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista.

Los responsables del gobierno de la Entidad son responsables de la supervisión del proceso de información financiera de la Entidad.

Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de los estados financieros

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de que los estados financieros en su conjunto están libres de errores materiales, debido a fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contiene nuestra opinión. Seguridad razonable es un alto nivel de seguridad, pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con las NIA siempre detecte un error material cuando existe. Los errores pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyen en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en los estados financieros.

Como parte de una auditoría ejecutada de conformidad con las NIA, ejercemos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría. Nosotros también:

- Identificamos y evaluamos los riesgos de incorrección material de los estados financieros, debido a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos, y obtuvimos evidencia de auditoría que es suficiente y apropiada para proporcionar las bases para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debido a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debido a un error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionalmente erróneas, o la elusión del control interno.
- Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias y no con el fin de expresar una opinión sobre la efectividad del control interno de la Entidad.
- Evaluamos la adecuación de las políticas contables aplicadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por la administración.
- Concluimos sobre lo adecuado de la utilización por la administración, de la norma contable de empresa en funcionamiento y, basándose en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad de la Entidad para continuar como empresa en funcionamiento. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en los estados financieros o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, hechos o condiciones futuros pueden ser causa de que la Entidad deje de ser una empresa en funcionamiento.
- Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de los estados financieros, incluida la información revelada, y si los estados financieros representan las transacciones y eventos relevantes de un modo que logran la presentación razonable.

Comunicamos a los responsables del gobierno de la Entidad en relación con, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de la realización de la auditoría planificados y los hallazgos significativos de la auditoría, así como cualquier deficiencia significativa en el control interno que identificamos en el transcurso de la auditoría.



También proporcionamos a los responsables del gobierno de la Entidad una declaración de que hemos cumplido con los requerimientos de ética aplicables en relación con la independencia y les hemos comunicado acerca de todas las relaciones y demás cuestiones de las que se puede esperar razonablemente que pueden afectar nuestra independencia, y en su caso, las correspondientes salvaguardas.

Entre las cuestiones que han sido objeto de comunicaciones con los responsables del gobierno de la Entidad, determinamos que han sido de la mayor significatividad en la auditoría de los estados financieros del período actual y que son en consecuencia, las cuestiones clave de la auditoría. Describimos esas cuestiones en este informe de auditoría, salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelar públicamente la cuestión o, en circunstancias extremadamente poco frecuentes determinemos que una cuestión no se debería comunicar en nuestro informe porque cabe razonablemente esperar que las consecuencias adversas de hacerlo superarían los beneficios de interés público de la misma.

Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Afiliada a una Firma Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited

C. P. C. Manuel Nieblas Rodríguez

18 de marzo de 2025

Ciudad de México, México



Estados de posición financiera

Al 31 de diciembre de 2024 y 2023
(En miles de pesos)

Activo	2024	2023
Activo circulante:		
Efectivo y equivalentes de efectivo	\$ 733,043	\$ 1,297,011
Cuentas por cobrar:		
Clientes - Neto	4,268,760	4,587,090
Impuestos por recuperar	59,068	-
Partes relacionadas	740,976	1,219,997
Otras	<u>23,674</u>	<u>19,211</u>
	5,092,478	5,826,298
Inventarios	923,003	820,788
Pagos anticipados	<u>266,235</u>	<u>198,890</u>
Total de activo circulante	7,014,759	8,142,987
Inmuebles, maquinaria y equipo - Neto	39,847,519	37,304,964
Activos por derechos de uso - Neto	6,170,118	3,559,508
Títulos de concesión - Neto	121,185	155,650
Inversión en acciones de asociada e inversiones permanentes	<u>568,195</u>	<u>508,768</u>
Total	<u>\$ 53,721,776</u>	<u>\$ 49,671,877</u>

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros.



Pasivo y capital contable	2024	2023
Pasivo circulante:		
Porción circulante de la deuda a largo plazo	\$ 3,307,311	\$ 1,999,585
Proveedores	1,948,348	1,570,572
Cuentas por pagar netas a otros ferrocarriles	217,345	207,306
Porción circulante de las obligaciones bajo arrendamiento	1,568,484	945,301
Gastos acumulados	613,905	739,312
Impuesto sobre la renta y otros impuestos por pagar	421,471	1,135,586
Partes relacionadas	2,608,211	996,827
Participación de los trabajadores en las utilidades	<u>761,184</u>	<u>821,043</u>
Total de pasivo circulante	11,446,259	8,415,532
Pasivo a largo plazo:		
Deuda a largo plazo	1,689,986	4,994,625
Obligaciones bajo arrendamiento	4,940,545	2,129,728
Beneficios a los empleados	434,960	312,018
Impuesto sobre la renta diferido	<u>2,711,816</u>	<u>2,576,550</u>
Total de pasivo a largo plazo	<u>9,777,307</u>	<u>10,012,921</u>
Total de pasivo	21,223,566	18,428,453
Capital contable:		
Capital social	2,461,828	2,461,828
Utilidades acumuladas	30,535,283	29,054,491
Otras cuentas de capital	<u>(498,901)</u>	<u>(272,895)</u>
Total de capital contable	<u>32,498,210</u>	<u>31,243,424</u>
Total	<u>\$ 53,721,776</u>	<u>\$ 49,671,877</u>

Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V.
(Subsidiaria de Grupo Ferroviario Mexicano, S. A. de C. V.)

Estados de resultados y otros resultados integrales

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2024 y 2023
(En miles de pesos)

	2024	2023
Ingresos por servicios	\$ 45,102,345	\$ 40,953,427
Costos y gastos de operación:		
Directos	27,037,331	22,982,535
Participación de los trabajadores en las utilidades	711,388	624,570
Depreciación	5,235,954	4,624,754
Amortización de títulos de concesión	34,465	34,464
Administración	<u>1,371,371</u>	<u>1,264,431</u>
	34,390,509	29,530,754
Otros ingresos - Neto	<u>(48,571)</u>	<u>(68,407)</u>
Utilidad de operación	10,760,407	11,491,080
Costo financiero:		
Intereses devengados a cargo	697,954	651,164
Intereses ganados	(188,248)	(205,307)
Pérdida en cambios - Neta	<u>216,614</u>	<u>28,738</u>
	726,320	474,595
Participación en la utilidad de asociada	<u>(59,427)</u>	<u>(57,528)</u>
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	10,093,514	11,074,013
Impuestos a la utilidad	<u>2,812,322</u>	<u>3,439,324</u>
Utilidad neta	<u>\$ 7,281,192</u>	<u>\$ 7,634,689</u>
Otros resultados integrales, netos de impuestos a la utilidad		
Valuación de acciones	35,081	31,553
Pérdida (utilidad) actuarial	49,815	(23,533)
Resultado por cobertura de flujos de efectivo	<u>141,110</u>	<u>(19,759)</u>
Resultado integral	<u>\$ 7,055,186</u>	<u>\$ 7,646,428</u>

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros.



Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V.
(Subsidiaria de Grupo Ferroviario Mexicano, S. A. de C. V.)

Estados de cambios en el capital contable

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2024 y 2023
(En miles de pesos)

	Capital social	Utilidades acumuladas	Otras cuentas de capital	Total de capital contable
Saldos al 1 de enero de 2023	\$ 2,461,828	\$ 26,778,682	\$ (284,634)	\$ 28,955,876
Dividendos pagados	-	(5,358,880)	-	(5,358,880)
Partidas del resultado integral:				
Utilidad neta	-	7,634,689	-	7,634,689
Valuación de acciones	-	-	(31,553)	(31,553)
Utilidad actuarial	-	-	23,533	23,533
Resultado por cobertura de flujos de efectivo	-	-	19,759	19,759
Resultado integral	-	7,634,689	11,739	7,646,428
Saldos al 31 de diciembre de 2023	2,461,828	29,054,491	(272,895)	31,243,424
Dividendos pagados	-	(5,800,400)	-	(5,800,400)
Partidas del resultado integral:				
Utilidad neta	-	7,281,192	-	7,281,192
Valuación de acciones	-	-	(35,081)	(35,081)
Pérdida actuarial	-	-	(49,815)	(49,815)
Resultado por cobertura de flujos de efectivo	-	-	(141,110)	(141,110)
Resultado integral	-	7,281,192	(226,006)	7,055,186
Saldos al 31 de diciembre de 2024	\$ 2,461,828	\$ 30,535,283	\$ (498,901)	\$ 32,498,210

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros.



Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V.
(Subsidiaria de Grupo Ferroviario Mexicano, S. A. de C. V.)

Estados de flujos de efectivo

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2024 y 2023
(En miles de pesos)

	2024	2023
Actividades de operación:		
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	\$ 10,093,514	\$ 11,074,013
Depreciación	5,235,954	4,624,754
Amortización de títulos de concesión	34,465	34,464
Intereses ganados	(188,248)	(205,307)
Participación en la utilidad de asociada	(59,427)	(57,528)
Pérdida por venta de inmuebles, maquinaria y equipo	35,453	62,916
(Utilidad) pérdida cambiaria no realizada	(337,544)	8,147
Otras partidas	(200,833)	48,461
Intereses devengados a cargo	<u>697,954</u>	<u>651,164</u>
Flujo derivado del resultado antes de impuestos a la utilidad	15,311,288	16,241,084
(Aumento) disminución en:		
Cuentas por cobrar	430,600	(212,209)
Otras cuentas por cobrar	415,490	(953,695)
Otros activos	(4,652,546)	(2,644,153)
Inventarios	(101,549)	(126,906)
Aumento (disminución) en:		
Otros pasivos	7,085,419	2,231,696
Intereses por obligaciones bajo arrendamiento	(215,941)	(110,960)
Impuestos a la utilidad pagados	(3,148,879)	(3,236,374)
Proveedores	<u>367,232</u>	<u>98,917</u>
Flujos netos de efectivo de actividades de operación	15,491,114	11,287,400
Actividades de inversión:		
Adquisiciones de inmuebles, maquinaria y equipo	(5,846,063)	(5,151,931)
Intereses ganados	188,248	205,307
Venta de inmuebles, maquinaria y equipo	<u>43,879</u>	<u>616,500</u>
Flujos netos de efectivo de actividades de inversión	(5,613,936)	(4,330,124)
Actividades de financiamiento:		
Amortización de financiamientos bursátiles	(2,000,000)	-
Dividendos pagados	(5,800,400)	(5,358,880)
Intereses pagados	(639,954)	(646,568)
Pagos de arrendamiento	<u>(2,137,391)</u>	<u>(1,724,435)</u>
Flujos netos de efectivo de actividades de financiamiento	<u>(10,577,745)</u>	<u>(7,729,883)</u>
Disminución neta de efectivo y equivalentes de efectivo	(700,567)	(772,607)
Efecto de las variaciones del tipo de cambio en el balance de efectivo	136,599	(215,595)
Efectivo y equivalentes de efectivo al principio del año	<u>1,297,011</u>	<u>2,285,213</u>
Efectivo y equivalentes de efectivo al fin del año	<u>\$ 733,043</u>	<u>\$ 1,297,011</u>

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros.



Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V.
(Subsidiaria de Grupo Ferroviario Mexicano, S. A. de C. V.)

Notas a los estados financieros

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2024 y 2023
(En miles de pesos)

1. Actividades y eventos significativos

Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V. ("Ferromex" o la "Entidad") es subsidiaria de Grupo Ferroviario Mexicano, S. A. de C. V. ("GFM"), que indirectamente es subsidiaria de Grupo México, S. A. B. de C. V. ("GMéxico"). La Entidad se dedica principalmente a prestar el servicio ferroviario de carga y multimodal y servicios auxiliares, así como cualquier actividad que directamente soporte y esté relacionada con dicho objeto, incluyendo cualquier otra actividad que sea complementaria a los servicios de transportación ferroviaria.

La Entidad fue constituida por el Gobierno Federal en junio de 1997, en conexión con la privatización del Sistema Ferroviario Mexicano, el cual había sido operado por Ferrocarriles Nacionales de México ("FNM"). El Gobierno Federal otorgó a la Entidad la concesión para operar la Vía Troncal Pacífico-Norte y la Vía Corta Ojinaga-Topolobampo por un período de 50 años (exclusiva por 30 años), renovable por un período igual, sujeto a ciertas condiciones, y le enajenó algunos activos fijos y materiales necesarios para la operación de la Entidad y un 25% de las acciones de Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S. A. de C. V. ("FTVM"), entidad responsable de operar la terminal ferroviaria de la Ciudad de México. En agosto de 1999, la Entidad obtuvo los derechos para operar la concesión de la Vía Corta Nogales-Nacozari por un período de 30 años, renovable sin exceder de 50 años, iniciando el 1 de septiembre de 1999.

La Entidad tiene el derecho de usar y la obligación de mantener en buenas condiciones los derechos de paso, vías, edificios e instalaciones de mantenimiento. La propiedad de dichos bienes e instalaciones es retenida por el Gobierno Federal y todos los derechos sobre esos activos se revertirán a favor del Gobierno Federal al término de las concesiones.

Los días 31 de enero de 2017 y 19 de octubre de 2021, con la autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ("SCT"), se firmaron modificaciones al título de concesión de la vía troncal del Pacífico-Norte, ampliando 10 años 1 mes las condiciones de la concesión actual y modificando el plan de negocios, con lo que la Entidad estará realizando inversiones por \$5,657 millones de pesos para llevar a cabo la construcción del libramiento ferroviario de Celaya. Al 31 de diciembre de 2024 se han ejercido \$4,145 millones.

El 14 de agosto de 2023, La Entidad recibió la modificación de su título de concesión de la Vía Troncal Pacífico-Norte, debidamente suscrito por la Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes ("SICT"). La modificación tiene el objeto de incorporar un Programa de Seguridad Vial, extender los términos de exclusividad hasta la conclusión de la vigencia original en 2048 y ampliar la vigencia de dicha concesión y exclusividad por un plazo adicional de ocho años en los mismos términos. Se prevé que la Entidad invierta alrededor de \$3,200 millones de pesos en diversas obras relacionadas con el citado Programa de Seguridad Vial. Al 31 de diciembre de 2024 se han ejercido \$341 millones.

2. Adopción de Normas NIIF® de Contabilidad nuevas y modificadas

Normas NIIF® de Contabilidad ("IFRS" o "IAS") nuevas y modificadas que son obligatorias para el año en curso

En el año, la Entidad ha aplicado enmiendas a las IFRS emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Información Financiera (IASB por sus siglas en inglés) que son obligatorias para períodos contables que comiencen en o después del 1 de enero de 2024. Su adopción no ha tenido un impacto material en las revelaciones o en los montos reportados en estos estados financieros.



*Modificaciones a la IAS 7
Estado de Flujos de Efectivo y
a la IFRS 7 Instrumentos
Financieros: Información a
revelar sobre Acuerdos de
Financiamiento de
Proveedores.*

La Entidad ha adoptado las enmiendas a la IAS 7 y a la IFRS 7 tituladas Acuerdos de Financiamiento de Proveedores por primera vez en el año en curso.

Las modificaciones añaden un objetivo de revelación a la IAS 7 que establece que una entidad está obligada a revelar información sobre sus acuerdos financieros con proveedores que permita a los usuarios de los estados financieros evaluar los efectos de dichos acuerdos sobre los pasivos y flujos de efectivo de la entidad. Además, se modifica la IFRS 7 para añadir los acuerdos de financiamiento de proveedores como ejemplo dentro de los requisitos para revelar información sobre la exposición de una entidad a la concentración del riesgo de liquidez.

Las modificaciones contienen disposiciones transitorias específicas para el primer período anual de presentación de informes en el que el grupo aplica las modificaciones. De acuerdo con las disposiciones transitorias, una entidad no está obligada a revelar:

- Información comparativa de los periodos sobre los que se informa presentados antes del comienzo del ejercicio anual sobre el que se informa en el que la entidad aplica por primera vez dichas modificaciones.
- La información requerida por la NIC 7:44H (b)(ii)–(iii) al comienzo del ejercicio anual sobre el que se informa en el que la entidad aplica por primera vez dichas modificaciones.

*Modificaciones a la IAS 1
Clasificación de los Pasivos
como Corrientes o No
Corrientes*

La Entidad ha adoptado las enmiendas a la IAS 1, publicadas en enero de 2020, por primera vez en el año en curso.

Las modificaciones afectan únicamente la presentación de los pasivos como corrientes o no corrientes en el estado de situación financiera y no el importe o momento de reconocimiento de cualquier activo, pasivo, ingreso o gasto, o a la información revelada sobre esas partidas.

Las enmiendas aclaran que la clasificación de los pasivos como corrientes o no corrientes está basada en los derechos que existen al final del periodo sobre el que se informa, especifican que la clasificación no se ve afectada por las expectativas sobre si una entidad ejercerá su derecho a diferir la liquidación de un pasivo, explican que los derechos existen si se cumplen los convenios financieros (covenants) al final del periodo sobre el que se informa, e introducen una definición de "liquidación" para dejar claro que la liquidación se refiere a la transferencia a la contraparte de efectivo, instrumentos de capital, otros activos o servicios.

*Modificaciones a la IAS 1 -
(Pasivos no corrientes con
convenios financieros)*

La Entidad ha adoptado las modificaciones a la IAS 1, publicadas en noviembre de 2022, por primera vez en el año en curso.

Las enmiendas especifican que sólo los convenios financieros que una entidad está obligada a cumplir en o antes del final del periodo sobre el que se informa, afectan al derecho de la entidad a diferir la liquidación de un pasivo durante al menos doce meses después de la fecha sobre la que se informa (y por lo tanto deben tenerse en cuenta al evaluar la clasificación del pasivo como corriente o no corriente). Dichos convenios financieros afectan si los derechos existen al final del periodo sobre el que se informa, incluso si el cumplimiento del convenio financiero se evalúa sólo después de la fecha sobre la que se informa.



El IASB también especifica que el derecho a diferir la liquidación de un pasivo durante al menos doce meses después de la fecha sobre la que se informa no se ve afectado si una entidad sólo tiene que cumplir con un convenio financiero después del período sobre el que se informa. Sin embargo, si el derecho de la entidad a diferir la liquidación de un pasivo está sujeto a que la entidad cumpla con los convenios financieros dentro de los doce meses posteriores al período sobre el que se informa, la entidad revelará información que permita a los usuarios de los estados financieros comprender el riesgo de que los pasivos sean reembolsables dentro de los doce meses posteriores al período sobre el que se informa. Esto incluiría información sobre los convenios financieros (incluyendo la naturaleza de los convenios financieros y cuándo se requiere que la entidad los cumpla), el importe en libros de los pasivos relacionados y los hechos y circunstancias, si los hubiere, que indiquen que la entidad puede tener dificultades para cumplir con los convenios financieros.

*Enmiendas a la IFRS 16
Arrendamientos - Pasivo por
arrendamiento en una venta y
arrendamiento posterior*

La Entidad ha adoptado las enmiendas a la IFRS 16 por primera vez en el año en curso.

Las enmiendas a la IFRS 16 añaden requisitos de valuación posteriores para las transacciones de venta y arrendamiento posterior que satisfacen los requisitos de la IFRS 15 Ingresos ordinarios procedentes de contratos con clientes que se contabilizarán como una venta. Las modificaciones exigen que el vendedor-arrendatario determine "pagos de arrendamiento" o "pagos de arrendamiento revisados" de manera que el vendedor-arrendatario no reconozca una ganancia o pérdida relacionada con el derecho de uso retenido por el vendedor-arrendatario, después de la fecha de inicio.

Las enmiendas no afectan a la ganancia o pérdida reconocida por el vendedor-arrendatario en relación con la terminación parcial o total de un contrato de arrendamiento. Sin estos nuevos requisitos, un vendedor-arrendatario puede haber reconocido una ganancia sobre el derecho de uso que retiene únicamente debido a una nueva medición del pasivo por arrendamiento (por ejemplo, después de una modificación del arrendamiento o un cambio en el plazo del arrendamiento) aplicando los requisitos generales de la IFRS 16. Este podría haber sido particularmente el caso en un arrendamiento posterior que incluye pagos de arrendamiento variables que no dependen de un índice o tasa.

Como parte de las enmiendas, el IASB modificó un Ejemplo Ilustrativo en la IFRS 16 y agregó un nuevo ejemplo para ilustrar la medición posterior de un activo por derecho de uso y pasivo por arrendamiento en una transacción de venta y arrendamiento posterior con pagos variables de arrendamiento que no dependen de un índice o tasa. Los ejemplos ilustrativos también aclaran que el pasivo que surge de una transacción de venta y arrendamiento posterior que califica como una venta aplicando la IFRS 15 es un pasivo por arrendamiento.

Un vendedor-arrendatario aplicará las modificaciones retroactivamente de acuerdo con la IAS 8 a las transacciones de venta y arrendamiento posteriores celebradas después de la fecha de aplicación inicial, que se define como el comienzo del período anual sobre el que se informa en el que la entidad aplicó por primera vez la IFRS 16.



Normas IFRS emitidas que aún no son efectivas

En la fecha de autorización de estos estados financieros, la Entidad no ha aplicado las siguientes Normas IFRS nuevas y modificadas que se han emitido pero que aún no están vigentes:

Enmiendas a la IAS 21	<i>Falta de intercambiabilidad</i>
IFRS 18	<i>Presentación y Revelaciones en los Estados Financieros</i>
IFRS 19	<i>Subsidiarias sin Responsabilidad Pública: Divulgaciones</i>

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

3. Políticas contables materiales

a. *Declaración de cumplimiento*

Los estados financieros de la Entidad han sido preparados de acuerdo con las IFRS emitidas por el IASB.

b. *Bases de preparación*

Los estados financieros de la Entidad han sido preparados sobre la base de costo histórico, excepto por ciertos instrumentos financieros, que se valúan a su valor razonable, como se explica a mayor detalle en las políticas contables más adelante.

- i. *Costo histórico* - El costo histórico generalmente está basado en el valor razonable de la contraprestación entregada para comprar un activo.
- ii. *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.
- iii. *Negocio en marcha* - Los estados financieros han sido preparados por la Administración asumiendo que la Entidad continuará operando como una empresa en funcionamiento.

Razón circulante

Al 31 de diciembre de 2024 y 2023, los pasivos circulantes exceden a los activos circulantes por \$(4,431,500) y \$(272,545) respectivamente, debido principalmente a las obligaciones bajo arrendamiento y por el traspaso al corto plazo del certificado bursátil FERROMX 21-2 con vencimiento el 31 de mayo 2025. Sin que representen un riesgo de liquidez, ya que las obligaciones bajo arrendamiento son pagadas de manera mensual con los recursos que genera la Entidad y el certificado bursátil será refinanciado en 2025.

c. *Clasificación de costos, gastos y utilidad de operación*

La Entidad ha elaborado sus estados de resultados y otros resultados integrales clasificándolos principalmente por la función y algunas partidas relevantes por naturaleza, ya que al agrupar sus costos y gastos de esta en forma permite conocer los distintos niveles de utilidad. Adicionalmente, para un mejor análisis de su situación financiera, la Entidad ha considerado necesario presentar el importe de la utilidad de operación por separado en los estados de resultados y otros resultados integrales, debido a que dicha información es una práctica común de revelación del sector al que pertenece la Entidad.

d. *Activos financieros*

Los activos financieros se valúan inicialmente a valor razonable, más los costos de transacción, excepto por aquellos activos financieros clasificados como valor razonable con cambios a través de resultados.



La clasificación de los activos financieros depende de la naturaleza y propósito y se determina al momento de su reconocimiento inicial. La Entidad tiene los siguientes:

- i. **Efectivo y equivalentes de efectivo** - Consisten principalmente en depósitos bancarios en cuentas de cheques e inversiones en valores a corto plazo, de gran liquidez, fácilmente convertibles en efectivo y sujetos a riesgos poco significativos de cambios en valor. El efectivo se presenta a valor nominal y los equivalentes se valúan a su valor razonable; las fluctuaciones en su valor se reconocen en el costo financiero del período. Los equivalentes de efectivo están representados principalmente por inversiones en papel gubernamental con riesgo mínimo, en su caso, los riesgos que pudieran asociarse están relacionados con el mercado en donde operan, las tasas de interés asociadas al plazo, los tipos de cambio y los riesgos inherentes de crédito y liquidez del mercado.
- ii. **Cuentas por cobrar** - Las cuentas por cobrar a clientes y otras cuentas por cobrar con pagos fijos o determinables que no se negocian en un mercado activo, se valúan al costo amortizado usando el método de interés efectivo, menos cualquier deterioro.
- iii. **Deterioro de activos financieros** - Se sujetan a pruebas para efectos de deterioro al final de cada período sobre el cual se informa. Se considera que los activos financieros están deteriorados, cuando existe evidencia objetiva de que como consecuencia de uno o más eventos que hayan ocurrido después del reconocimiento inicial del activo financiero, los flujos de efectivo futuros estimados del activo financiero han sido afectados.

El valor en libros del activo financiero se reduce por la pérdida por deterioro directamente para todos los activos financieros, excepto para las cuentas por cobrar a clientes, donde el valor en libros se reduce a través de una cuenta de estimación para cuentas de cobro dudoso. Cuando se considera que una cuenta por cobrar es incobrable, se elimina contra la estimación. La recuperación posterior de los montos previamente eliminados se convierte en créditos contra la estimación. Los cambios en el valor en libros de la cuenta de la estimación se reconocen en los resultados.

- iv. **Baja de activos financieros** - La Entidad da de baja un activo financiero únicamente cuando expiran los derechos contractuales sobre los flujos de efectivo del activo financiero, y transfiere de manera sustancial los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad del activo financiero. Si la Entidad no transfiere ni retiene sustancialmente todos los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad y continúa reteniendo el control del activo transferido, la Entidad reconoce su participación en el activo y la obligación asociada por los montos que tendría que pagar.

e. **Inventarios y costo de ventas**

Los inventarios consisten principalmente en rieles, durmientes y otros materiales para mantenimiento de los inmuebles, maquinaria y equipo, así como el diésel que es utilizado como combustible para proveer los servicios ferroviarios. Los inventarios se valúan al menor de su costo o valor de realización, utilizando el método de costo promedio. Así mismo, el costo de ventas se reconoce al costo histórico de las compras e inventarios consumidos. Los valores así determinados no exceden de su valor neto de realización.

La estimación para inventarios obsoletos se considera suficiente para absorber pérdidas por estos conceptos, la cual es determinada conforme a estudios realizados por la administración de la Entidad.

f. **Inmuebles, maquinaria y equipo**

Se registran al costo de adquisición. La depreciación se calcula conforme al método de línea recta con base en la vida útil de los activos estimada por la administración de la Entidad.

La capitalización de la rehabilitación y conservación de vías es realizada cuando se cambian componentes en más del 20% de un tramo de vía, depreciándolos a una tasa entre 3.3% y 6.6%. En el caso de mantenimiento o reparaciones que no requieren el cambio de componentes en más del 20% de un tramo de vía, su costo es registrado en resultados.



Los gastos de mantenimiento regular y reparaciones se cargan a resultados cuando se incurren. El costo de reparaciones mayores en locomotoras es capitalizado como un componente del activo y amortizado hasta que otro mantenimiento mayor que afecte los mismos componentes es realizado conforme al plan de mantenimientos mayores.

La depreciación se reconoce para dar de baja el costo o la valuación de los activos, (distintos a las propiedades en construcción) menos su valor residual, sobre sus vidas útiles utilizando el método de línea recta. La vida útil estimada, el valor residual y el método de depreciación se revisan al final de cada año, y el efecto de cualquier cambio en la estimación registrada se reconoce sobre una base prospectiva. La depreciación se calcula conforme al método de línea recta con base en la vida útil remanente de los activos, como sigue:

	%	Años promedio de vidas útiles remanentes
	De valor remanente	2024
Equipo de arrastre	16	9
Locomotoras	49	6
Maquinaria de vía	23	3
Maquinaria de talleres	8	1
Contenedores	-	7
Maquinaria y equipo	36	5
Equipo de cómputo	21	5
Equipo de telecomunicaciones	34	9
Mobiliario y equipo de oficina	42	8
Equipo automotriz	34	8
Edificios	17	19
Vías y estructuras	52	25
Puentes, túneles y alcantarillas	58	47
Sistemas de comunicación y tráfico	1	5
Terminales y talleres	49	12

g. ***Títulos de concesión***

Están registrados a su costo de adjudicación y los costos posteriores relacionados con las modificaciones, son capitalizados como parte del valor de los títulos de concesión. Dichos títulos se amortizan en línea recta en función de la vida útil remanente estimada de los activos fijos concesionados, que es de 30.3 años en promedio (determinada por peritos independientes) a la fecha en que fue otorgada la concesión; siempre y cuando el plazo de amortización de los activos fijos concesionados no sea mayor al de la vigencia de la concesión. Ver Nota 1.

h. ***Inversión en asociada e inversiones permanentes***

La inversión en acciones de la entidad asociada se valúa por el método de participación. Conforme a este método, el costo de adquisición de las acciones se modifica por la parte proporcional de los cambios en las cuentas del capital contable de la asociada, posteriores a la fecha de la compra. La participación de la Entidad en los resultados de la asociada se presenta por separado en el estado de resultados y otros resultados integrales.

Aquellas inversiones permanentes efectuadas por la Entidad en entidades en las que no tiene el control, control conjunto, ni influencia significativa se registran a costo histórico y los dividendos recibidos se reconocen en los resultados del período salvo que provengan de utilidades de períodos anteriores a la adquisición, en cuyo caso se disminuyen de la inversión permanente.

i. ***Pagos anticipados***

Se reconocen cuando se tiene un derecho futuro (ya sea contractual o implícito) como resultado de un evento presente, que resultó en la salida de recursos económicos, se amortiza a resultados a lo largo de la vigencia del derecho.



j. ***Pagos basados en acciones***

Las transacciones con pagos basados en acciones liquidables mediante instrumentos de capital a empleados se valúan al valor razonable de los instrumentos de capital a la fecha en que se otorgan. Los detalles relacionados con las transacciones con pagos basados en acciones liquidadas mediante instrumentos de capital se presentan en la Nota 14.

k. ***Costos por préstamos***

Los costos por préstamos generales o atribuibles directamente a la adquisición o construcción de activos para uso de la Entidad y que constituyen activos calificables que requieren de un período de tiempo substancial hasta que estén listos y útiles, se adicionan al costo de esos activos durante ese tiempo hasta el momento en que estén listos para su uso. Los costos sujetos a capitalización incluyen diferencias cambiarias relacionadas con préstamos denominados en moneda extranjera, y estos se consideran como un ajuste al gasto por interés hasta el equivalente a un gasto por interés en moneda local.

El ingreso que se obtiene por la inversión temporal de fondos de préstamos específicos pendientes de ser utilizados en activos calificables se deduce de los costos por préstamos para ser capitalizados.

Todos los otros costos por préstamos se reconocen en resultados durante el período en que se incurren.

l. ***Arrendamientos***

La Entidad como arrendatario

La Entidad evalúa si un contrato contiene un arrendamiento en su origen. La Entidad reconoce un activo por derechos de uso y un pasivo por arrendamiento correspondiente respecto a todos los contratos de arrendamiento en los que sea arrendatario, exceptuando los arrendamientos de corto plazo (plazo de 12 meses o menos). Para estos arrendamientos, la Entidad reconoce los pagos de renta como un gasto operativo bajo el método de línea recta a través del periodo de vigencia del arrendamiento, a menos que otro método sea más representativo del patrón del tiempo en que los beneficios económicos provenientes del consumo de los activos arrendados.

El pasivo por arrendamiento es medido inicialmente al valor presente de los pagos de renta que no sean pagados en la fecha de inicio, descontado por la tasa implícita en el contrato. Si esta tasa no puede ser fácilmente determinada, la Entidad utiliza tasas de endeudamiento incrementales.

Los pagos de renta incluidos en la medición del pasivo por arrendamiento consisten en:

- Pagos de renta fijos (incluyendo pagos fijos en sustancia), menos cualquier incentivo por arrendamiento recibido;
- El monto esperado a pagarse por el arrendatario bajo garantías de valor residual;
- El precio de ejercicio de opciones de compra, si el arrendatario está razonablemente certero de ejercitar las opciones; y
- Pagos por penalizaciones resultantes de la terminación del arrendamiento, si el periodo del arrendamiento refleja el ejercicio de una opción de terminación del arrendamiento.

El pasivo por arrendamiento se presenta como un concepto separado en el estado de posición financiera.

El pasivo por arrendamiento es medido subsecuentemente con el aumento del valor en libros para reflejar los intereses devengados por el pasivo por arrendamiento (usando el método de interés efectivo) y reduciendo el valor en libros para reflejar los pagos de renta realizados.



La Entidad revalúa el pasivo por arrendamiento (y realiza el ajuste correspondiente al activo por derechos de uso relacionado) siempre que:

- El plazo del arrendamiento es modificado o hay un evento o cambio significativo en las circunstancias del arrendamiento resultando en un cambio en la evaluación del ejercicio de opción de compra, en cuyo caso el pasivo por arrendamiento es medido descontando los pagos de renta actualizados usando una tasa de descuento actualizada.
- Un contrato de arrendamiento se modifique y la modificación del arrendamiento no se contabilice como un arrendamiento separado, en cuyo caso el pasivo por arrendamiento se revalúa basándose en el plazo del arrendamiento modificado, descontando los pagos de renta actualizados usando una tasa de descuento actualizada a la fecha de entrada en vigor de la modificación.

Los activos por derechos de uso consisten en la medición inicial del pasivo por arrendamiento correspondiente, los pagos de renta realizados en o antes de la fecha de inicio, menos cualquier incentivo por arrendamiento recibido y cualquier costo inicial directo. La valuación subsecuente es el costo menos la depreciación acumulada y pérdidas por deterioro.

Los activos por derechos de uso se deprecian sobre el periodo que resulte más corto entre el periodo del arrendamiento y la vida útil del activo subyacente. Si un arrendamiento transfiere la propiedad del activo subyacente o el costo del activo por derechos de uso refleja que la Entidad planea ejercer una opción de compra, el activo por derecho de uso se depreciará sobre la vida útil. La depreciación comienza en la fecha de inicio del arrendamiento.

Los activos por derechos de uso son presentados como un concepto separado en el estado de posición financiera.

La Entidad aplica IAS 36 para determinar si un activo por derechos de uso está deteriorado y contabiliza cualquier pérdida por deterioro identificada como se describe en la política de “Inmuebles, maquinaria y equipo”.

m. ***Deterioro de activos de larga duración en uso***

La Entidad revisa el valor en libros de los activos de larga duración en uso, ante la presencia de algún indicio de deterioro que pudiera indicar que el valor en libros pudiera no ser recuperable, considerando el mayor del valor presente de los flujos netos de efectivo futuros o el precio neto de venta en el caso de su eventual disposición. El deterioro se registra si el valor en libros excede al mayor de los valores antes mencionados. Los indicios de deterioro que se consideran para estos efectos son entre otros, las pérdidas de operación o flujos de efectivo negativos en el período, si es que están combinados con un historial o proyección de pérdidas, depreciaciones y amortizaciones cargadas a resultados que, en términos porcentuales, en relación con los ingresos, sean substancialmente superiores a las de ejercicios anteriores, efectos de obsolescencia, competencia y otros factores económicos y legales. Al 31 de diciembre de 2024 y 2023, no existen indicios de deterioro en dichos activos.

n. ***Pasivos financieros***

La Entidad evalúa la clasificación de los instrumentos de deuda o capital de conformidad con la sustancia del acuerdo contractual, y de los otros pasivos financieros de acuerdo a sus características, incluyendo los préstamos. Se valúan netos de los costos de la transacción, con posterioridad al reconocimiento inicial a costo amortizado usando el método de tasa de interés efectiva.

La Entidad da de baja los pasivos financieros si, y solo si, las obligaciones de la Entidad se cumplen, cancelan o expiran.



o. ***Impuestos a la utilidad***

La Entidad está sujeta a las disposiciones de la Ley del Impuesto Sobre la Renta (“ISR”). El impuesto causado ISR, se basa en las utilidades fiscales de cada año determinado conforme a las leyes. La utilidad fiscal difiere de la ganancia reportada en la utilidad integral, debido a las partidas de ingresos o gastos gravables o deducibles aplicables. El pasivo de la Entidad por concepto de impuestos causados se calcula utilizando las tasas fiscales promulgadas al final del período sobre el cual se informa.

El impuesto diferido se reconoce sobre las diferencias temporales entre el valor en libros de los activos y pasivos incluidos en los estados financieros y las bases fiscales correspondientes utilizadas para determinar la utilidad fiscal. El pasivo por impuesto diferido se reconoce generalmente para todas las diferencias fiscales temporales gravables. Se reconoce un activo por impuestos diferidos, por todas las diferencias temporales deducibles y las pérdidas fiscales por amortizar, en la medida en que resulte probable que la Entidad disponga de utilidades fiscales futuras contra las que pueda aplicar esas diferencias temporales deducibles.

Los impuestos causados y diferidos se reconocen como ingreso o gasto en el estado de resultados y otros resultados integrales, excepto cuando se refieren a partidas que se reconocen en el renglón de otros componentes de la utilidad integral o directamente en el capital contable, en cuyo caso el impuesto también se reconoce en otros componentes de la utilidad integral.

p. ***Provisiones***

Se reconocen cuando se tiene una obligación presente (ya sea legal o implícita) como resultado de un evento pasado, que probablemente resulte en la salida de recursos económicos y que pueda ser estimada razonablemente.

El importe reconocido como provisión es la mejor estimación del desembolso necesario para liquidar la obligación presente, al final del período sobre el que se informa, teniendo en cuenta los riesgos y las incertidumbres que rodean a la obligación. Cuando se valúa una provisión usando los flujos de efectivo estimados para liquidar la obligación presente, su valor en libros representa el valor presente de dichos flujos de efectivo.

Cuando se espera la recuperación de algunos o todos los beneficios económicos requeridos para cancelar una provisión, se reconoce una cuenta por cobrar como un activo si es virtualmente seguro que se recibirá el desembolso y el monto de la cuenta por cobrar puede ser medido razonablemente.

q. ***Beneficios a empleados***

Las aportaciones a los planes de beneficios al retiro de contribuciones definidas se reconocen como gastos al momento en que los empleados han prestado los servicios que les otorgan el derecho a las contribuciones.

En el caso de los planes de beneficios definidos, que constituyen la prima de antigüedad y su costo se determina utilizando el método de crédito unitario proyectado, con valuaciones actuariales que se realizan al final de cada periodo sobre el que se informa. Las remedaciones, que incluyen las ganancias y pérdidas actuariales, el efecto de los cambios en el piso del activo y el retorno del plan de activos (excluidos los intereses), se reflejan de inmediato en el estado de posición financiera con cargo o crédito que se reconoce en otros resultados integrales en el período en que se incurren. Las remedaciones que reconocen en otros resultados integrales se reconocen de inmediato en las utilidades acumuladas y no se reclasifican a resultados. Costo por servicios pasados se reconoce en resultados en el período de la modificación al plan. Los intereses netos se calculan aplicando la tasa de descuento al inicio del período de la obligación al activo por beneficios definidos. Los costos por beneficios definidos se clasifican de la siguiente manera:

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



La Entidad presenta los dos primeros componentes de los costos por beneficios definidos en una línea como costos directos del servicio en el estado de resultados y otros resultados integrales. Las ganancias y pérdidas por reducción del servicio se reconocen como costos por servicios pasados.

Las obligaciones por beneficios al retiro reconocidas en el estado de posición financiera representan las pérdidas y ganancias actuales en los planes por beneficios definidos de la Entidad. Cualquier ganancia que surja de este cálculo se limita al valor presente de cualquier beneficio económico disponible de los reembolsos y reducciones de contribuciones futuras al plan.

Cualquier obligación por indemnización se reconoce al momento que la Entidad ya no puede retirar la oferta de indemnización y/o cuando la Entidad reconoce los costos de reestructuración relacionados.

Beneficios a los empleados a corto plazo y otros beneficios a largo plazo.

Se reconoce un pasivo por beneficios que correspondan a los empleados con respecto a sueldos y salarios, vacaciones anuales y licencia por enfermedad en el periodo de servicio en que es prestado por el importe no descontado por los beneficios que se espera pagar por ese servicio.

Los pasivos reconocidos por los beneficios a los empleados a corto plazo se valúan al importe no descontado por los beneficios que se espera pagar por ese servicio.

Los pasivos reconocidos por otros beneficios a largo plazo se valúan al valor presente de las salidas de efectivo futuras estimadas que la Entidad espera hacer relacionadas con los servicios provistos por los empleados a la fecha de reporte.

r. ***Participación de los trabajadores en las utilidades (“PTU”)***

La PTU se registra en los resultados del año en que se causa y se presenta en una línea como costos directos del servicio en el estado de resultados y otros resultados integrales. La PTU se determina con base en la utilidad fiscal conforme al artículo 9 de la Ley del impuesto sobre la Renta (“LISR”).

s. ***Transacciones en moneda extranjera***

La moneda funcional de la Entidad es el peso. Las transacciones en moneda extranjera se registran al tipo de cambio vigente a la fecha de la transacción. Los saldos de los activos y pasivos en moneda extranjera se ajustan en forma mensual al tipo de cambio de mercado a la fecha de cierre de los estados financieros. Los efectos de las fluctuaciones cambiarias se registran en el estado de resultados y otros resultados integrales, excepto en los casos en los que procede su capitalización.

t. ***Reconocimiento de ingresos***

La Entidad reconoce ingresos por servicios de flete y determina sus tarifas con base en las condiciones competitivas de mercado de transporte y a sus gastos de operación que garanticen un margen de utilidad razonable.

Reconocimiento de ingresos: Los ingresos por flete se reconocen a medida que se presta el servicio desde el origen hasta el destino. La asignación de ingresos entre periodos de informe se basa en el tiempo de tránsito relativo en cada periodo en relación con los gastos incurridos. Otros ingresos operativos derivados de los servicios de flete se reconocen a medida que se realiza el servicio o se cumplen las obligaciones contractuales. Los incentivos para clientes, que se proporcionan principalmente por enviar un volumen acumulado específico o para envíos desde y hacia ubicaciones específicas, se registran como una reducción de los ingresos operativos en función de los envíos de clientes.



u. **Cobertura contable de flujos de efectivo**

La Entidad cuenta con posiciones de activos derivados de cuentas por cobrar, de efectivo y equivalentes de efectivo y de pasivos financieros como arrendamientos denominados en dólares, moneda no-funcional. El reconocimiento contable de tales posiciones es con la fluctuación cambiaria (peso - dólar) en el estado de resultados como una cobertura natural.

En cumplimiento de IFRS 9, La Entidad designa como cobertura de flujo de efectivo (cobertura contable) el excedente del pasivo menos el activo en dólares como instrumento de cobertura y una proporción de las ventas proyectadas a un año (transacciones altamente probables) como instrumento cubierto, con la finalidad de reducir la asimetría contable del mayor valor de los arrendamientos en dólares contra el del efectivo y equivalentes de efectivo y cuentas por cobrar que arrojan un efecto de fluctuación cambiaria en el estado de resultados y otros resultados integrales.

4. Juicios contables críticos y fuentes clave para la estimación de incertidumbres

En la aplicación de las políticas contables, las cuales se describen en la Nota 3, la administración de la Entidad hace juicios, estimaciones y supuestos sobre los valores de activos y pasivos. Las estimaciones y supuestos asociados se basan en la experiencia y otros factores que se consideran relevantes. Los resultados reales podrían diferir de estas estimaciones.

Las fuentes de incertidumbre clave en las estimaciones efectuadas a la fecha del estado de posición financiera, y que tienen un riesgo significativo de derivar un ajuste en los valores en libros de activos y pasivos durante el siguiente período financiero son como sigue:

- Inmuebles, maquinaria y equipo: La Entidad revisa la estimación de su vida útil y método de depreciación. El efecto de cualquier cambio en la estimación se reconoce de manera prospectiva. Adicionalmente, al final de cada período, la Entidad revisa los valores en libros de sus activos tangibles a fin de determinar si existe un indicativo de que estos han sufrido alguna pérdida por deterioro.
- Deterioro: La Entidad realiza pruebas de deterioro cuando existen indicios. Estas pruebas implican la estimación de flujos futuros de efectivo que obtendrá la Entidad y de la tasa de descuento más apropiada.
- Beneficios a los empleados: Se basan en valuaciones actuariales con supuestos relativos a tasas de descuento, tasas de incremento de salarios y otras estimaciones actuariales utilizadas. Los supuestos son actualizados en forma anual.
- Contingencias: Como se detalla en la Nota 19, la Entidad está sujeta a contingencias que de materializarse no tendrían un impacto en la situación financiera, desempeño o flujos de efectivo futuros.
- Estimación de la tasa de descuento y plazo para el cálculo de los arrendamientos: La Entidad estima la tasa de descuento a utilizar en la determinación del pasivo por arrendamiento. También define el plazo de los arrendamientos como el periodo por el cual existe un compromiso contractual de pago, considerando el periodo no cancelable del contrato, así como las opciones de renovación y de terminación anticipada que es probable que se ejerzan.

La Entidad considera que los supuestos utilizados a la fecha de estos estados financieros son apropiados y bien fundamentados.

La Entidad también ha emitido juicios contables en la aplicación de ciertas normas contables. En particular, la Entidad ha concluido que sus concesiones no califican bajo el alcance de la *IFRIC 12; Acuerdos de Concesiones de Servicios*, debido a la naturaleza de la regulación a la que está sujeta.



5. Cuentas por cobrar a clientes

	2024	2023
Cuentas por cobrar a clientes	\$ 4,323,072	\$ 4,619,170
Estimación de pérdidas crediticias esperadas	<u>(54,312)</u>	<u>(32,080)</u>
Cientes - Neto	<u>\$ 4,268,760</u>	<u>\$ 4,587,090</u>

El plazo de crédito promedio sobre los servicios de flete es de 30 días. No se hace ningún cargo por intereses sobre las cuentas por cobrar a clientes. La Entidad ha reconocido una estimación de pérdidas crediticias esperadas por la totalidad de las cuentas por cobrar irrecuperables, con antigüedad de 120 días o más.

Antes de aceptar cualquier nuevo cliente, la Entidad utiliza un sistema externo de calificación crediticia para evaluar la calidad crediticia del cliente potencial y define los límites de crédito por cliente.

Antigüedad de las cuentas por cobrar vencidas, pero no incobrables:

	2024	2023
30 - 60 días	\$ 512,888	\$ 253,163
60 - 90 días	169,585	6,035
90 - 120 días	131,169	113,277
Más de 120 días	<u>655,504</u>	<u>590,257</u>
Total	<u>\$ 1,469,146</u>	<u>\$ 962,732</u>

La antigüedad promedio al 31 de diciembre 2024 y 2023 fue de 29 y 33 días cartera, para ambos periodos.

Las cuentas por cobrar a clientes reveladas en los párrafos anteriores incluyen los montos que están vencidos al final del periodo sobre el que se informa, pero para los cuales la Entidad no ha reconocido estimación de pérdidas crediticias debido a que no ha habido cambio significativo en la calidad crediticia y los importes aún se consideran recuperables.

Cambio en la estimación de pérdidas crediticias esperadas:

	2024	2023
Saldos al inicio del año	\$ (32,080)	\$ (28,123)
Incremento en provisión	(26,644)	(3,957)
Castigo de importes considerados incobrables durante el año	<u>4,412</u>	<u>-</u>
Saldos al final del año	<u>\$ (54,312)</u>	<u>\$ (32,080)</u>

6. Inventarios

El saldo de este rubro se integra por:

	2024	2023
Materiales y accesorios	\$ 632,290	\$ 499,435
Diésel y lubricantes	278,785	317,056
Materiales en tránsito	<u>11,928</u>	<u>4,297</u>
	<u>\$ 923,003</u>	<u>\$ 820,788</u>



7. Inmuebles, maquinaria y equipo - Neto

El saldo de este rubro se integra como sigue:

	Saldos al 31 de diciembre de 2023	Adiciones directas	Bajas por Ventas	Traspasos al activo	Saldos al 31 de diciembre de 2024
Inversión:					
Vías y estructuras	\$ 32,613,473	\$ (149)	\$ (501,500)	\$ 1,940,558	\$ 34,052,382
Construcciones en proceso	9,263,411	5,608,899	-	(4,008,047)	10,864,263
Locomotoras	6,264,256	-	(69,991)	296,994	6,491,259
Terminales y talleres	6,059,886	-	-	330,658	6,390,544
Puentes, túneles y alcantarillas	2,958,251	-	-	947,488	3,905,739
Equipo de telecomunicaciones	3,542,440	-	(1,131)	149,083	3,690,392
Equipo de arrastre	3,487,925	789	(130,841)	9,645	3,367,518
Maquinaria de vía	1,610,535	-	(66,373)	84,342	1,628,504
Equipo automotriz	993,392	67,535	(33,734)	1,919	1,029,112
Equipo de cómputo	660,516	17,867	(7,284)	15,822	686,921
Terrenos	619,538	-	-	-	619,538
Intereses por capitalizar	336,386	145,512	-	(19,732)	462,166
Maquinaria y equipo	407,511	2,957	-	10,223	420,691
Maquinaria de talleres	175,202	-	-	-	175,202
Mobiliario y equipo de oficina	82,703	2,653	3	88,253	173,612
Edificios	15,328	-	-	152,794	168,122
Sistemas de comunicación y tráfico	133,980	-	-	-	133,980
Contenedores	<u>2,136</u>	<u>-</u>	<u>(85)</u>	<u>-</u>	<u>2,051</u>
Total de inversión	<u>\$ 69,226,869</u>	<u>\$ 5,846,063</u>	<u>\$ (810,936)</u>	<u>\$ -</u>	<u>\$ 74,261,996</u>
Depreciación:					
	Saldos al 31 de diciembre de 2023	Adiciones Directas	Bajas por ventas		Saldos al 31 de diciembre de 2024
Vías y estructuras	\$ 15,684,896	\$ 1,873,272	\$ (440,478)	\$	17,117,690
Locomotoras	3,527,049	423,093	(63,588)		3,886,554
Terminales y talleres	3,119,272	276,098	-		3,395,370
Equipo de arrastre	2,939,263	95,150	(127,525)		2,906,888
Equipo de telecomunicaciones	2,326,860	110,897	(1,111)		2,436,646
Puentes, túneles y alcantarillas	1,255,215	145,430	-		1,400,645
Maquinaria de vía	1,246,837	113,909	(61,988)		1,298,758
Equipo automotriz	657,231	92,314	(29,600)		719,945
Equipo de cómputo	522,856	49,904	(7,232)		565,528
Maquinaria y equipo	261,488	23,527	-		285,015
Maquinaria de talleres	161,384	2,606	-		163,990
Sistemas de comunicación y tráfico	132,421	781	-		133,202
Mobiliario y equipo de oficina	48,061	15,619	3		63,683
Edificios	12,779	5,861	-		18,640
Contenedores	<u>2,136</u>	<u>-</u>	<u>(85)</u>		<u>2,051</u>
Total de depreciación acumulada	31,897,748	3,228,461	(731,604)		34,394,605
Reserva para bajas	<u>(24,157)</u>	<u>4,285</u>	<u>-</u>		<u>(19,872)</u>
Inversión neta	<u>\$ 37,304,964</u>	<u>\$ 2,621,887</u>	<u>\$ (79,332)</u>		<u>\$ 39,847,519</u>



	Saldos al 31 de diciembre de 2022	Adiciones directas	Bajas por Ventas	Trasposos al activo	Saldos al 31 de diciembre de 2023
Inversión:					
Vías y estructuras	\$ 29,784,366	\$ -	\$ -	\$ 2,829,107	\$ 32,613,473
Construcciones en proceso	9,234,755	4,918,328	-	(4,889,672)	9,263,411
Locomotoras	5,969,276	-	(976,548)	1,271,528	6,264,256
Terminales y talleres	5,576,302	-	-	483,584	6,059,886
Equipo de telecomunicaciones	3,344,286	-	(1,169)	199,323	3,542,440
Equipo de arrastre	3,500,368	-	(12,443)	-	3,487,925
Puentes, túneles y alcantarillas	2,871,584	-	-	86,667	2,958,251
Maquinaria de vía	1,636,614	-	(29,209)	3,130	1,610,535
Equipo automotriz	971,860	78,041	(56,509)	-	993,392
Equipo de cómputo	618,164	29,306	(15,412)	28,458	660,516
Terrenos	619,538	-	-	-	619,538
Maquinaria y equipo	393,160	-	(8,083)	22,434	407,511
Intereses por capitalizar	276,520	126,256	-	(66,390)	336,386
Maquinaria de talleres	184,643	-	(9,441)	-	175,202
Sistemas de comunicación y tráfico	133,980	-	-	-	133,980
Mobiliario y equipo de oficina	51,316	-	(444)	31,831	82,703
Edificios	15,328	-	-	-	15,328
▣ Contenedores	<u>2,162</u>	<u>-</u>	<u>(26)</u>	<u>-</u>	<u>2,136</u>
Total de inversión	<u>\$ 65,184,222</u>	<u>\$ 5,151,931</u>	<u>\$ (1,109,284)</u>	<u>\$ -</u>	<u>\$ 69,226,869</u>

	Saldos al 31 de diciembre de 2022	Adiciones Directas	Bajas por ventas	Saldos al 31 de diciembre de 2023
Depreciación:				
Vías y estructuras	\$ 13,885,202	\$ 1,799,694	\$ -	\$ 15,684,896
Locomotoras	3,435,175	395,548	(303,674)	3,527,049
Terminales y talleres	2,850,355	268,917	-	3,119,272
Equipo de arrastre	2,897,773	52,596	(11,106)	2,939,263
Equipo de telecomunicaciones	2,217,654	110,367	(1,161)	2,326,860
Puentes, túneles y alcantarillas	1,117,595	137,620	-	1,255,215
Maquinaria de vía	1,150,438	124,852	(28,453)	1,246,837
Equipo automotriz	625,138	85,465	(53,372)	657,231
Equipo de cómputo	471,486	66,710	(15,340)	522,856
Maquinaria y equipo	247,672	21,899	(8,083)	261,488
Maquinaria de talleres	166,829	2,765	(8,210)	161,384
Sistemas de comunicación y tráfico	130,569	1,852	-	132,421
Mobiliario y equipo de oficina	47,395	1,109	(443)	48,061
Edificios	12,010	769	-	12,779
Contenedores	<u>2,162</u>	<u>-</u>	<u>(26)</u>	<u>2,136</u>
Total de depreciación acumulada	29,257,453	3,070,163	(429,868)	31,897,748
Reserva para bajas	<u>(25,129)</u>	<u>972</u>	<u>-</u>	<u>(24,157)</u>
Inversión neta	<u>\$ 35,901,640</u>	<u>\$ 2,082,740</u>	<u>\$ (679,416)</u>	<u>\$ 37,304,964</u>

La depreciación cargada a resultados al 31 de diciembre de 2024 y 2023 fue por \$3,228,461 y \$3,070,163, respectivamente.

Al 31 de diciembre de 2024, los inmuebles, maquinaria y equipo incluyen costos de préstamos capitalizados por \$145,512 de los cuales se transfirieron a la depreciación del ejercicio \$442. La capitalización de los costos de préstamos se calcula con base en el promedio ponderado de los proyectos en proceso que se tienen como activos calificables y que aún no han finalizado, a esa fecha el promedio de activos calificables ascendió a \$1,723,268. La tasa promedio de capitalización anualizada al 31 de diciembre de 2024 y 2023 fue del 24.35% y 19.49 %, respectivamente.



8. Activos por derechos de uso y obligaciones bajo arrendamiento

a. Activos por derechos de uso

	Saldos al 31 de diciembre de 2023	Adiciones y cambios en contratos	Depreciación	Saldos al 31 de diciembre de 2024
Equipo de arrastre	\$ 3,267,047	\$ 4,174,432	\$ 1,697,595	\$ 5,743,884
Equipo Tractivo	92,917	18,686	65,534	46,069
Contenedores	70,769	-	23,200	47,569
Edificios	118,217	414,909	204,828	328,298
Terrenos	<u>10,558</u>	<u>10,076</u>	<u>16,336</u>	<u>4,298</u>
Total	<u>\$ 3,559,508</u>	<u>\$ 4,618,103</u>	<u>\$ 2,007,493</u>	<u>\$ 6,170,118</u>

	Saldos al 31 de diciembre de 2022	Adiciones y cambios en contratos	Depreciación	Saldos al 31 de diciembre de 2023
Equipo de arrastre	\$ 2,271,878	\$ 2,339,713	\$ 1,344,544	\$ 3,267,047
Equipo Tractivo	5,852	161,187	74,122	92,917
Contenedores	25,649	70,825	25,705	70,769
Edificios	137,892	84,294	103,969	118,217
Terrenos	<u>12,237</u>	<u>4,572</u>	<u>6,251</u>	<u>10,558</u>
Total	<u>\$ 2,453,508</u>	<u>\$ 2,660,591</u>	<u>\$ 1,554,591</u>	<u>\$ 3,559,508</u>

La Entidad tiene la opción de comprar cierto equipo por un monto nominal al final del periodo del arrendamiento. El plazo mayor de los contratos de arrendamiento de algunos equipos es de 10 años y para algunos inmuebles como terrenos es de 30 años.

Los efectos cargados a resultados por activos por derechos de uso al 31 de diciembre de 2024 y 2023 fueron por depreciación \$2,007,493 y \$1,554,591, respectivamente.

b. Contratos de arrendamiento

Al 31 de diciembre de 2024 y 2023 la Entidad arrienda los siguientes activos:

Arrendador	Activo	Unidades 2024	Unidades 2023	Tasas de interés %	Valor del pasivo 2024	Valor del pasivo 2023
BBVA	Locomotoras	38	38	4.32	\$ 44,821	\$ 77,137
BBVA	Equipo de arrastre y contenedores	2,196	2,194	3.55 a 9.80	552,177	261,102
ARC Rail	Equipo de arrastre	24	24	3.11	172	132
ATEL Leasing Corp	Equipo de arrastre	82	84	3.59	854	8,605
CIT Bank, N.A.	Equipo de arrastre	780	573	3.60 a 4.50	351,780	120,297
Citicorp Railmark	Equipo de arrastre	-	69	3.55	-	1,266
GATX	Equipo de arrastre	592	508	3.10 a 5.84	161,353	9,838
Greenbrier	Equipo de arrastre	691	332	3.70 a 5.80	1,272,045	272,745
Infinity	Equipo de arrastre	198	118	3.59 a 3.63	38,039	8,495
KTR Logistics	Equipo de arrastre	500	350	4.40 a 5.40	44,215	21,490
The Cit Group	Equipo de arrastre	534	543	3.61	74,500	82,825
Trinity	Equipo de arrastre	4,029	4,069	2.90 a 4.50	2,302,201	1,267,174
Union Tank Car	Equipo de arrastre	239	249	3.38 a 4.47	43,649	1,773
Wells Fargo	Equipo de arrastre	1310	1,464	2.95 a 5.45	1,083,708	832,657



Arrendador	Activo	Unidades 2024	Unidades 2023	Tasas de interés %	Valor del pasivo 2024	Valor del pasivo 2023
Instar	Equipo de arrastre	100		5.84	104,422	-
PNW Railcars	Equipo de arrastre	18		4.61	34,749	-
Progress Rail	Equipo de arrastre	150		3.0 y 4.9	62,806	-
Varios	Terrenos para repetidoras y Edificios	113	102	2.26 a 10.56	<u>337,538</u>	<u>109,493</u>
					6,509,029	3,075,029
Porción circulante de las obligaciones bajo arrendamiento a largo plazo					<u>(1,568,484)</u>	<u>(945,301)</u>
Obligaciones bajo arrendamiento a largo plazo					<u>\$ 4,940,545</u>	<u>\$ 2,129,728</u>

Los vencimientos de las obligaciones bajo arrendamiento a largo plazo son como sigue:

2024		
2026	\$	264,244
2027		554,654
2028		1,104,394
2029		265,543
2030 y posteriores		<u>2,751,710</u>
	\$	<u>4,940,545</u>

Los efectos cargados a resultados por obligaciones bajo arrendamiento al 31 de diciembre 2024 y 2023 son: Intereses \$215,941 y \$110,960, pérdida (utilidad) cambiaria \$535,762 y \$(215,359) y pagos por obligaciones \$2,137,391 y \$1,724,435 respectivamente. En 2024 y 2023 el efecto en resultados por ISR diferido fue de \$186,542 y \$(82,273), respectivamente.

9. Títulos de concesión

El saldo de este rubro se integra como sigue:

	2024	2023
Título de concesión:		
Vía troncal Pacífico-Norte	\$ 993,236	\$ 993,236
Vía corta Nogales-Nacozari	20,500	20,500
Vía corta Ojinaga-Topolobampo	2,674	2,674
Reparaciones mayores	<u>10,128</u>	<u>10,128</u>
	1,026,538	1,026,538
Radiofrecuencias	<u>28,934</u>	<u>28,934</u>
Total concesiones	1,055,472	1,055,472
Amortización acumulada	<u>(934,287)</u>	<u>(899,822)</u>
	<u>\$ 121,185</u>	<u>\$ 155,650</u>

La amortización cargada a los resultados al 31 de diciembre de 2024 y 2023 fue por \$34,465 para ambos periodos.

El valor del título de concesión de la Vía Troncal del Pacífico-Norte se determinó restando del precio pagado por GFM por la compra de las acciones de la Entidad, el valor de los activos tangibles recibidos, neto del pasivo por el arrendamiento de 24 locomotoras que FNM había celebrado con Arrendadora Internacional, S.A. de C.V. (liquidado en 2001).



10. Inversión en acciones de asociada e inversiones permanentes

La Entidad tiene el 25% del capital social de FTVM (“asociada”), entidad responsable de operar la Terminal Ferroviaria de la Ciudad de México. Como se estableció en los lineamientos generales para la apertura a la inversión del Sistema Ferroviario Mexicano, las empresas conectantes con la Terminal tendrían cada una el 25% de las acciones representativas de su capital social.

En Asamblea General Extraordinaria de Accionistas de FTVM con fecha 24 de marzo de 2023, se aprobó un aumento de capital en la parte variable mediante la capitalización del adeudo privado con sus accionistas por la cantidad de \$675,556 a través de la emisión de 675,556,016 acciones ordinarias nominativas de la serie A subserie A-2, lo que representó para la Entidad un incremento de \$168,889 en su participación correspondiendo a 168,889,004 acciones ordinarias.

En diciembre de 2007, la Entidad adquirió 100 acciones de TTX Company, siendo la principal actividad de esta empresa el proveer equipo de arrastre a sus socios, principalmente los Ferrocarriles Clase I de América del Norte.

Las inversiones en acciones de asociada e inversiones permanentes son:

Entidad	2024	2023	Número de acciones	% de Tenencia
FTVM	\$ 448,860	\$ 389,433	174,253,214	25%
TTX Company	<u>119,335</u>	<u>119,335</u>	100	0.6%
Total	<u>\$ 568,195</u>	<u>\$ 508,768</u>		

La participación en los resultados es de la siguiente manera:

Entidad	2024	2023
FTVM	<u>\$ 59,427</u>	<u>\$ 57,528</u>

11. Deuda a largo plazo

El 13 de mayo de 2021, la Comisión Nacional Bancaria y de Valores autorizó a la Entidad un programa de certificados bursátiles hasta por un importe de \$20,000,000 (a valor nominal), con vigencia de cinco años.

El 14 de octubre de 2014, la Comisión Nacional Bancaria y de Valores autorizó a la Entidad un programa de certificados bursátiles hasta por un importe de \$5,000,000 (a valor nominal), con vigencia de cinco años.

Al 31 de diciembre de 2024 y 2023, la Entidad tiene emisiones de certificados bursátiles con las siguientes características y cuyo saldo se integra a continuación:

Emisión	Fecha de contratación	Fecha de vencimiento	Tasa	2024	2023
FERROMX-14	20-Oct-2014	07-Oct-2024	Tasa fija de 6.76%	\$ -	\$ 2,000,000
FERROMX-21	18-May-2021	09-May-2028	Tasa fija de 7.19%	1,692,000	1,692,000



Emisión	Fecha de contratación	Fecha de vencimiento	Tasa	2024	2023
FERROMX-21-2	18-May-2021	13-May-2025	TIIE 28d + 0.20%	<u>3,308,000</u>	<u>3,308,000</u>
				5,000,000	7,000,000
Costo de emisión de deuda				<u>(2,703)</u>	<u>(5,790)</u>
				<u>4,997,297</u>	<u>6,994,210</u>
Porción circulante de la deuda a largo plazo				<u>(3,307,311)</u>	<u>(1,999,585)</u>
Deuda a largo plazo				<u>\$ 1,689,986</u>	<u>\$ 4,994,625</u>

Los créditos establecen ciertas restricciones y obligaciones de hacer y no hacer, las cuales a la fecha de este dictamen se han cumplido.

Los intereses a cargo durante los ejercicios 2024 y 2023 ascendieron a \$610,786 y \$648,633, respectivamente.

El promedio de la Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio (TIIE) a 28 días al 31 de diciembre de 2024 y 2023 fue de 10.88% y 11.14%, respectivamente.

12. Beneficios a empleados

- El valor de las obligaciones por beneficios adquiridos al 31 de diciembre de 2024 y 2023 ascendió a \$434,960 y \$312,018, respectivamente.
- A continuación, se presenta un análisis del Costo Neto del Período (CNP) por tipo de plan:

	2024	2023
Costo laboral del servicio actual	\$ 21,740	\$ 21,084
Costo financiero	30,038	28,079
Pérdida (utilidad) actuarial	<u>71,164</u>	<u>(33,619)</u>
Total	<u>\$ 122,942</u>	<u>\$ 15,544</u>

- Principales hipótesis actuariales:

Las tasas nominales utilizadas en el cálculo de las obligaciones por beneficios y rendimientos del plan se muestran a continuación:

	2024 (%)	2023 (%)
Tasa de descuento	10.13	10.42
Tasa de incremento salarial	4.75	4.75
Tasa de incremento al salario mínimo	11.00 / 3.75*	19.00 / 4.00*

* 11.00% corresponde a la zona general y 3.75% corresponde a la zona libre de la frontera norte.

- Análisis de sensibilidad

Los análisis de sensibilidad que a continuación se presentan se determinaron en base a los cambios razonablemente posibles de los respectivos supuestos ocurridos al final del periodo que se informa, mientras todas las demás hipótesis se mantienen constantes.



Si la tasa de descuento es de 50 puntos base más alta (más baja), la obligación por beneficio definido disminuiría a \$421,307 o aumentaría a \$449,536.

Si el incremento en el salario previsto aumenta (disminuye) 50 puntos base, la obligación por beneficio definido aumentaría a \$437,235 o disminuiría a \$432,532.

Si el incremento del salario mínimo aumenta (disminuye) 50 puntos base, la obligación por beneficio definido aumentaría a \$447,410 o disminuiría a \$422,980.

Si la esperanza de vida aumenta (disminuye) en un año, tanto para hombres y mujeres, la obligación de beneficio definido se aumentaría a \$435,381 o disminuiría a \$434,566.

El análisis de sensibilidad presentado anteriormente puede no ser representativo de la variación real en la obligación de beneficios definidos, ya que es poco probable que el cambio en las hipótesis ocurra de forma aislada unas de otras debido a que algunas de las hipótesis pueden estar correlacionadas.

Por otra parte, al presentar el análisis de sensibilidad anterior, el valor presente de las obligaciones por prestaciones definidas se calcula utilizando el método de crédito unitario proyectado al final del periodo del que se reporta, el cual es el mismo que el que se aplicó en el cálculo del pasivo por obligaciones definidas reconocidas en el estado de situación financiera.

No hubo cambios en los métodos e hipótesis utilizados en la preparación del análisis de sensibilidad de años anteriores.

13. Principales costos y gastos de operación

Los principales costos y gastos de operación se indican a continuación:

	2024	2023
Costo de operación:		
Diésel y gasolina	\$ 7,436,433	\$ 6,532,430
Mano de obra	5,683,644	5,020,095
Renta de carros (Car - Hire)	2,348,839	1,503,835
Arrendamiento de locomotoras	2,140,362	1,705,794
Mantenimiento de terceros a locomotoras	1,380,006	1,253,238
Arrendamiento de equipo de arrastre y contenedores	984,314	926,693
Policía y vigilancia	683,726	524,513
Servicios de conexión y terminal	578,119	489,272
Derechos de concesión	576,622	521,374
Materiales y refacciones para carros	376,793	345,978
Mantenimiento de terceros a carros	364,290	284,266
Sustracción de bienes	318,010	209,967
Contratistas	200,708	215,209
Pre-Trip e inspección automotriz	189,147	149,552
Gastos de viaje	130,931	115,700
Gastos-ingresos por siniestros	(95,405)	177,419
Otros	<u>3,740,792</u>	<u>3,007,200</u>
Total de costos de operación	<u>\$ 27,037,331</u>	<u>\$ 22,982,535</u>



	2024	2023
Gasto de operación:		
Sueldos	\$ 600,891	\$ 533,899
Honorarios y asesorías	299,228	273,325
Mantenimiento y materiales de equipo de cómputo	183,042	167,120
Mantenimiento de terceros a inmuebles	59,601	49,572
Gastos de viaje	39,174	32,161
Donativos	29,157	32,570
Propaganda y publicidad	22,560	37,743
Gastos de telecomunicaciones	15,362	12,818
Capacitación confianza	10,318	7,609
Licencias de software	2,951	2,419
Arrendamiento de inmuebles	673	577
Otros	<u>108,414</u>	<u>114,618</u>
Total gastos de operación	<u>\$ 1,371,371</u>	<u>\$ 1,264,431</u>

14. Capital contable

- a. El capital social al 31 de diciembre de 2024 y 2023, se integra como se muestra a continuación:

Descripción	Acciones	Importe
Serie “B-1” (Clase I): representa la porción fija del capital sin derecho a retiro	25,500	\$ 25
Serie “B-2” (Clase I): representa la porción fija del capital sin derecho a retiro	10,017,578	10,025
Serie “B-1” (Clase II): representa la porción variable del capital con derecho a retiro	2,278,995,571	2,280,575
Serie “B-2” (Clase II): representa la porción variable del capital con derecho a retiro	<u>171,084,643</u>	<u>171,203</u>
Capital Social	<u>2,460,123,292</u>	<u>\$ 2,461,828</u>

- b. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 19 de noviembre de 2024 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$512,350 (equivalente a US\$25,000), el cual fue pagado en la misma fecha.
- c. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 23 de agosto de 2024 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,925,350 (equivalente a US\$100,000), el cual fue pagado en la misma fecha.
- d. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 22 de mayo de 2024 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,656,680 (equivalente a US\$100,000), el cual fue pagado en la misma fecha.
- e. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 20 de febrero de 2024 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,706,020 (equivalente a US\$100,000), el cual fue pagado en la misma fecha.
- f. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 22 de noviembre de 2023 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,377,400 (equivalente a US\$80,000), el cual fue pagado en la misma fecha.



- g. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 25 de agosto de 2023 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,260,577 (equivalente a US\$75,000), el cual fue pagado en la misma fecha.
- h. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 24 de mayo de 2023 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,340,100 (equivalente a US\$75,000), el cual fue pagado en la misma fecha.
- i. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 27 de febrero de 2023 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,380,803 (equivalente a US\$75,000), el cual fue pagado en la misma fecha.
- j. La utilidad del ejercicio está sujeta a la disposición legal que requiere que, cuando menos, un 5% de la utilidad de cada ejercicio sea destinada a incrementar la reserva legal hasta que ésta sea igual a una quinta parte del importe del capital social pagado. La reserva legal puede capitalizarse, pero no debe repartirse a menos que se disuelva la sociedad y debe ser reconstituida cuando disminuya por cualquier motivo. Al 31 de diciembre de 2024 y 2023 su importe a valor nominal asciende a \$492,366 para ambos periodos.
- k. La administración de la Entidad revisa la estructura de capital cuando presenta sus proyecciones financieras como parte del plan de negocio al Consejo de Administración y accionistas de la Entidad. Como parte de esta revisión el Consejo de Administración considera el costo de capital y sus riesgos asociados.
- l. Los saldos de las cuentas fiscales del capital contable al 31 de diciembre son:

	2024	2023
Cuenta de capital de aportación	\$ 11,609,310	\$ 11,140,303
Cuenta de utilidad fiscal neta	\$ 19,301,314	\$ 18,855,515

- m. Los pagos basados en acciones incluyen inversiones no permanentes en acciones de GMéxico y GMXT y el plan de acciones para empleados.

Al 31 de diciembre de 2024 y 2023 contienen las siguientes acciones:

- 1. Inversiones no permanentes:

	Acciones	
	2024	2023
- Acciones de GMéxico	7,901,470	7,768,142
- Acciones de GMXT	321,359	321,359
	<u>8,222,829</u>	<u>8,089,501</u>

- 2. Plan de acciones:

- 2015 - 2023	-	45,319
- 2018 - 2026	1,231,710	1,533,520
	<u>1,231,710</u>	<u>1,578,839</u>
Total	<u>9,454,539</u>	<u>9,668,340</u>



Plan de compra de acciones para los empleados - La Entidad cuenta con un plan de compra de acciones para ciertos empleados a través de un fideicomiso del cual Ferromex es fideicomitente y fideicomisario, mediante el cual adquiere acciones de GMXT para la venta a sus empleados. El precio de venta fue establecido a su valor razonable de mercado en la fecha de asignación. Cada dos años los empleados podrán retirar el 50% de las acciones pagadas. Los empleados pagarán por las acciones a través de descuentos en la nómina quincenal durante el período de ocho años del plan, o anualmente contra la PTU. Al final del período de ocho años, la Entidad asignará al participante un bono de una acción por cada 10 acciones compradas.

Si la acción paga dividendos durante el período de ocho años, los participantes tendrán derecho a recibir el dividendo en efectivo y esos dividendos serán usados para deducir el saldo que se adeuda por las acciones compradas.

En caso de que el empleado renuncie voluntariamente, la Entidad le pagará el precio de compra aplicando una deducción de acuerdo con lo establecido en el contrato firmado por el empleado.

En caso de cese involuntario, la Entidad pagará al empleado la diferencia entre el valor razonable de las acciones pagadas en la fecha de término de la relación laboral y el precio de compra. Si el valor razonable de mercado de las acciones es mayor que el precio de compra, la Entidad aplicará una deducción sobre el monto que hay que pagar al empleado de acuerdo con lo establecido en el contrato firmado por el empleado.

En caso de jubilación o muerte del empleado, la Entidad entregará al comprador o a su beneficiario legal, las acciones efectivamente pagadas a la fecha de jubilación o deceso.

15. Administración de riesgo

- a. **Información de políticas contables materiales** - Los detalles de información de políticas contables materiales y métodos adoptados (incluyendo los criterios de reconocimiento, bases de valuación y las bases de reconocimiento de ingresos y egresos) para cada clase de activo financiero, pasivo financiero e instrumentos de capital se revelan en la Nota 3.
- b. **Administración del riesgo de capital** - La Entidad administra su capital para asegurar que la misma estará en capacidad de continuar como negocio en marcha mientras que maximizan el rendimiento a sus accionistas a través de la optimización de los saldos de capital. La estrategia general de la Entidad no ha sido modificada en comparación con 2023.

La estructura de capital de la Entidad está compuesta por capital social emitido y utilidades acumuladas como se revela en la Nota 14.

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

Categorías de instrumentos financieros y políticas de administración de riesgos - Las principales categorías de los instrumentos financieros son:

	Riesgo	2024	2023
Activos financieros:			
Efectivo y equivalentes de efectivo	(ii)	\$ 733,043	\$ 1,297,011
Cuentas por cobrar:			
Clientes – Neto	(i)	4,268,760	4,587,090
Partes relacionadas	(i)	740,976	1,219,997
Otras	(i)	<u>23,674</u>	<u>19,211</u>
		<u>\$ 5,766,453</u>	<u>\$ 7,123,309</u>



	Riesgo	2024	2023
Pasivos financieros a costo amortizado:			
Porción circulante de la deuda a largo plazo	(ii) (iii)	\$ 3,307,311	\$ 1,999,585
Proveedores	(ii) (iii)	1,948,348	1,570,572
Cuentas por pagar netas a otros ferrocarriles	(ii) (iii)	217,345	207,306
Partes relacionadas	(i)	2,608,211	996,827
Gastos acumulados	(ii)	613,905	739,312
Obligaciones bajo arrendamiento corto y largo plazo	(ii)	6,509,029	3,075,029
Deuda a largo plazo	(ii) (iii)	<u>1,689,986</u>	<u>4,994,625</u>
		<u>\$ 16,894,135</u>	<u>\$ 13,583,256</u>

Los activos y pasivos de la Entidad están expuestos a diversos riesgos económicos que incluyen: (i) Riesgo de crédito, (ii) Riesgo de liquidez, (iii) Riesgos financieros de mercado (tasa de interés y divisas).

La Entidad busca minimizar los efectos negativos potenciales de los riesgos antes mencionados en su desempeño financiero a través de diferentes estrategias las cuales se describen a continuación:

- c.1 **Administración del riesgo de crédito** - El riesgo de crédito se refiere al riesgo de que las contrapartes incumplan sus obligaciones contractuales resultando en una pérdida para la Entidad. En el caso de la Entidad, el principal riesgo de crédito surge de las cuentas por cobrar a clientes, partes relacionadas y otras.

Al 31 de diciembre de 2024 y 2023, la exposición máxima al riesgo de crédito asciende a \$5,033,410 y \$5,826,298, respectivamente.

- c.2 **Administración del riesgo de liquidez** - La Entidad administra el riesgo de liquidez invirtiendo sus excedentes de efectivo en instrumentos de inversión sin riesgo para ser utilizados en el momento que la Entidad los requiera. La Entidad tiene vigilancia continua de flujos de efectivo proyectados y reales.

Los vencimientos de la deuda a largo plazo, así como sus tasas de interés, se presentan en la Nota 11.

Al 31 de diciembre, los vencimientos contractuales de los pasivos financieros con base en los períodos de pago son como sigue:

2024	Menos de 1 año	Más de 1 año y menos de 5 años	Más de 5 años	Total
Porción circulante de la deuda a largo plazo	\$ 3,307,311	\$ -	\$ -	\$ 3,307,311
Proveedores	1,948,348			1,948,348
Cuentas por pagar netas a otros ferrocarriles	217,345	-	-	217,345
Partes relacionadas	2,608,211	-	-	2,608,211
Gastos acumulados	613,905	-	-	613,905
Obligaciones bajo arrendamiento corto y largo plazo	1,568,484	3,507,006	1,433,539	6,509,029
Deuda a largo plazo	-	1,689,986	-	1,689,986
Intereses de deuda	<u>270,227</u>	<u>307,516</u>	<u>-</u>	<u>577,743</u>
Total	<u>\$ 10,533,831</u>	<u>\$ 5,504,508</u>	<u>\$ 1,433,539</u>	<u>\$ 17,471,878</u>



2023	Menos de 1 año	Más de 1 año y menos de 5 años	Más de 5 años	Total
Porción circulante de la deuda a largo plazo	\$ 1,999,585	\$ -	\$ -	\$ 1,999,585
Proveedores	1,570,572			1,570,572
Cuentas por pagar netas a otros ferrocarriles	207,306	-	-	207,306
Partes relacionadas	996,827	-	-	996,827
Gastos acumulados	739,312	-	-	739,312
Obligaciones bajo arrendamiento corto y largo plazo	945,301	1,517,498	612,230	3,075,029
Deuda a largo plazo	-	4,994,625	-	4,994,625
Intereses de deuda	<u>651,045</u>	<u>581,037</u>	<u>-</u>	<u>1,232,082</u>
Total	<u>\$ 7,109,948</u>	<u>\$ 7,093,160</u>	<u>\$ 612,230</u>	<u>\$ 14,815,338</u>

c.3 **Riesgo de mercado** - Las actividades de la Entidad la exponen principalmente a riesgos financieros de cambios en tasas de interés y de tipo de cambio.

- i. **Administración de riesgo de la tasa de interés** - La Entidad se encuentra expuesta a riesgos en la tasa de interés, debido a que una de las emisiones de deuda, fue realizada a tasa variable (TIIE).

El análisis de sensibilidad que determina la Entidad se prepara con base en la exposición a las tasas de interés de la emisión de certificados bursátiles, sostenida en tasas variables. Para ello, se prepara un análisis asumiendo que el importe del pasivo pendiente al final del período sobre el que se informa ha sido el pasivo pendiente para todo el año. Para medir el riesgo en las tasas de interés, se utiliza un incremento o decremento de 0.029 puntos, lo cual representa la evaluación de la administración sobre el posible cambio razonable en las tasas de interés.

Si las tasas de interés hubieran estado 0.003 puntos por encima/por debajo y todas las otras variables permanecieran constantes:

El resultado del periodo que terminó el 31 de diciembre de 2024 disminuiría/aumentaría \$10,965 (2023: disminución/aumento por \$9,175). Esto es principalmente atribuible a la exposición de la Entidad a las tasas de interés sobre su préstamo a tasa variable.

La sensibilidad a las tasas de interés de la Entidad ha aumentado durante el año en curso debido principalmente al incremento en la variable de instrumentos de deuda.

- ii. **Administración de riesgo cambiario** - La Entidad realiza transacciones denominadas en moneda extranjera; consecuentemente está expuesta a fluctuaciones en el tipo de cambio, las cuales son manejadas dentro de los parámetros de las políticas aprobadas.



El siguiente análisis detalla la sensibilidad de la Entidad a un incremento/decremento de 7.9% para 2024 y 3.9% para 2023 que representan las tasas de sensibilidad utilizadas cuando se reporta el riesgo cambiario y representan la evaluación de la administración sobre el posible cambio razonable en las tasas de cambio. El análisis de sensibilidad incluye únicamente las partidas monetarias pendientes denominadas en moneda extranjera y ajusta su conversión al final de los ejercicios. Si se presentara un debilitamiento en los porcentajes señalados, en el peso con respecto al dólar estadounidense, entonces habría un impacto comparable sobre los resultados de:

	Efecto en miles de dólares estadounidenses*	
	2024	2023
Resultados	\$ (19,446)	\$ (4,249)

* Principalmente atribuible a la exposición de los saldos de las cuentas por cobrar y por pagar en dólares estadounidenses en la Entidad al final del ejercicio sobre el que se informa.

La sensibilidad de la Entidad a la moneda extranjera ha incrementado durante el periodo actual principalmente por el incremento en por el incremento en clientes, cuentas por cobrar, proveedores y acreedores, arrendamientos y al decremento en inversiones bancarias y compañías afiliadas por cobrar.

En opinión de la administración, el análisis de sensibilidad no es representativo del riesgo cambiario inherente, ya que la exposición al final del ejercicio no refleja la exposición durante el año.

Los valores en libros de los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera al final del ejercicio sobre el que se informa son los siguientes:

a) La posición monetaria en dólares estadounidenses al 31 de diciembre es:

	2024	2023
Miles de dólares estadounidenses:		
Activos monetarios	183,194	161,170
Pasivos monetarios	(430,316)	(271,268)
Posición neta corta	(247,122)	(110,098)
Equivalentes en pesos	\$ (5,008,743)	\$ (1,859,941)

b) Las transacciones en moneda extranjera fueron como sigue:

	Miles de dólares estadounidenses	
	2024	2023
Ingresos:		
Ingresos por servicios	\$ 1,330,293	\$ 1,095,774
Renta de carros (Car-Hire)	17,699	18,900
Recuperación de siniestros	4,645	3,912
Venta de durmientes y refacciones	2,939	18,883
Intereses	2,809	2,844
Arrendamiento de locomotoras	455	4
	\$ 1,358,840	\$ 1,140,317



Miles de dólares estadounidenses			
	2024		2023
Egresos:			
Renta de carros (Car-Hire)	\$ 150,929	\$	114,596
Arrendamiento de equipo de arrastre y contenedores	149,572		137,774
Compra de materiales	145,037		134,008
Renta de equipo tractivo	115,410		104,980
Mantenimiento de locomotoras y carros	41,373		36,084
Asistencia técnica y otros	33,471		12,838
Compra de activo fijo	32,511		33,470
Gastos por siniestros	14,143		5,024
Arrendamiento de oficina	2,364		1,880
Maniobras	2,291		2,929
Asesoría legal y especializada	1,400		1,400
Intereses y comisiones pagadas	<u>88</u>		<u>83</u>
	<u>\$ 688,589</u>		<u>\$ 585,066</u>

- c) Los tipos de cambio, en pesos, vigentes a la fecha de los estados financieros y a la fecha del informe, fueron como sigue:

	2024	2023	18 de marzo de 2025
Dólar estadounidense	<u>\$ 20.2683</u>	<u>\$ 16.8935</u>	<u>\$ 20.0848</u>

- d. **Valor razonable de los instrumentos financieros** - El valor razonable de los instrumentos financieros presentados a continuación ha sido determinado por la Entidad usando la información disponible en el mercado u otras técnicas de valuación que requieren de juicio para desarrollar e interpretar las estimaciones de valores razonables, asimismo utiliza supuestos que se basan en las condiciones de mercado existentes a cada una de las fechas del estado de posición financiera. Consecuentemente, los montos estimados que se presentan no necesariamente son indicativos de los montos que la Entidad podría realizar en un intercambio de mercado actual. El uso de diferentes supuestos y/o métodos de estimación podrían tener un efecto material en los montos estimados de valor razonable.

Los importes de efectivo y equivalentes de efectivo de la Entidad, así como las cuentas por cobrar y por pagar de terceros y partes relacionadas, se aproximan a su valor razonable porque tienen vencimientos a corto plazo. La deuda a largo plazo de la Entidad se registra a su costo amortizado y consiste en deuda que genera intereses a tasas fijas que están relacionadas a indicadores de mercado. Para obtener y revelar el valor razonable de la deuda a largo plazo se utilizan los precios de cotización del mercado o las cotizaciones de los operadores para instrumentos similares.



Los importes en libros de los instrumentos financieros por categoría y sus valores razonables estimados al 31 de diciembre de 2024 y 2023 son como sigue:

	2024		2023	
	Valor en libros	Valor razonable	Valor en libros	Valor razonable
Activos financieros:				
Efectivo y equivalentes de efectivo	\$ 733,043	\$ 733,043	\$ 1,297,011	\$ 1,297,011
Cuentas por cobrar	5,009,736	5,009,736	5,807,087	5,807,087
Otras	<u>23,674</u>	<u>23,674</u>	<u>19,211</u>	<u>19,211</u>
	<u>\$ 5,766,453</u>	<u>\$ 5,766,453</u>	<u>\$ 7,123,309</u>	<u>\$ 7,123,309</u>
Pasivos financieros a costo amortizado:				
Cuentas por pagar	\$ 4,773,904	\$ 4,773,904	\$ 2,774,705	\$ 2,774,705
Gastos acumulados	613,905	613,905	739,312	739,312
Obligaciones bajo arrendamiento corto y largo plazo	6,509,029	6,509,029	3,075,029	3,075,029
Deuda a largo plazo, incluyendo la porción circulante	<u>4,997,297</u>	<u>5,374,508</u>	<u>6,994,210</u>	<u>7,887,814</u>
	<u>\$ 16,894,135</u>	<u>\$ 17,271,346</u>	<u>\$ 13,583,256</u>	<u>\$ 14,476,860</u>

16. Operaciones y saldos con partes relacionadas

a. Los saldos con partes relacionadas son:

	2024	2023
Por cobrar:		
Grupo Ferroviario Mexicano, S.A. de C.V.	\$ 502,098	\$ 880,211
Soluciones Logísticas Transfronterizas Mexicanas, S.de R.L. de C.V.	82,954	20,657
Operadora de Minas e Instalaciones, S.A. de C.V.	59,665	58,590
Metalúrgica de Cobre, S.A. de C.V.	43,044	13,098
Asarco, LLC.	29,295	14,403
Mexicana de Cobre, S.A. de C.V.	14,182	31,478
Florida East Coast Railway, LLC.	5,742	79,096
UPDS de México, S. de R.L. de C.V.	2,844	2,370
LOUP Logistic, Co.	631	-
Operadora de Minas de Nacozari, S.A. de C.V.	321	1,937
Texas Pacífico Transportation, LTD.	200	200
Union Pacific Railroad, Co.	-	115,325
Inmobiliaria Bosques de Ciruelos, S.A. de C.V.	<u>-</u>	<u>2,632</u>
	<u>\$ 740,976</u>	<u>\$ 1,219,997</u>



	2024	2023
Por pagar:		
Ferrosur, S.A. de C.V.	\$ 1,292,847	\$ 410,163
Intermodal México, S.A. de C.V.	595,330	231,336
Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S.A. de C.V.	246,277	82,393
TTX Company	239,586	210,334
Intermodal México Arrendadora, S.A. de C.V.	95,350	17,764
Union Pacific Railroad, Co.	51,066	-
Operadora de Cinemas, S.A. de C.V.	23,027	22,597
Grupo México Servicios de Ingeniería, S.A. de C.V.	19,576	5,421
Grupo México Servicios, S.A. de C.V.	16,458	11,825
México Compañía Constructora, S.A. de C.V.	11,440	-
Eólica el Retiro, S.A.P.I. de C.V.	7,837	3,617
GM Combustibles, S.A. de C.V.	4,805	-
Boutique Bowling de Mexico, S.A. de C.V.	2,823	102
PS Technology, Inc.	969	1,131
Inmobiliaria Bosques de Ciruelos, S.A. de C.V.	820	-
LOUP Logistic, Co.	-	144
	<u>\$ 2,608,211</u>	<u>\$ 996,827</u>

- b. Las operaciones con partes relacionadas efectuadas en el curso normal de sus operaciones, fueron como sigue:

	2024	2023
Ingresos:		
Servicios de transportación prestados	\$ 4,424,725	\$ 3,593,542
Renta de carros (Car-Hire)	161,730	151,508
Arrendamientos de locomotoras	93,931	76,894
Consultoría financiera	51,240	51,391
Intereses	-	4,421
	<u>\$ 4,731,626</u>	<u>\$ 3,877,756</u>
Egresos:		
Fletes interlineales	\$ 2,054,925	\$ 2,178,026
Renta de carros (Car-Hire)	1,972,951	1,358,472
Renta de locomotoras	1,884,440	1,670,436
Maniobras	787,395	639,790
Renta de unidades de arrastre y contenedores	770,973	756,576
Arrastres	249,531	221,237
Renta de chasis	195,272	155,061
Fletes misceláneos	173,856	61,958
Reparación de carros	149,231	124,727
Arrendamiento de oficina	123,452	33,476
Adquisición de activo fijo	102,865	125,964
Compra de material de vía	80,249	275,457
Inspección automotriz	69,424	70,744
Asesoría legal y especializada	27,282	23,694
Siniestros	23,369	11,427
Derechos de paso	21,020	17,681
Mantenimiento locomotoras	9,613	6,241
Servicios de asesoría y licencias para software	8,506	29,364
Otros servicios	333,327	263,042
	<u>\$ 9,037,681</u>	<u>\$ 8,023,373</u>



17. Impuestos a la utilidad

La Entidad está sujeta al ISR, cuya tasa es del 30% para 2024 y 2023 y continuará al 30% para 2025 y años posteriores.

- a. La provisión para ISR se analiza cómo se muestra a continuación:

	2024	2023
ISR causado	\$ 2,595,231	\$ 2,928,484
Impuesto diferido del ejercicio	<u>217,091</u>	<u>510,840</u>
Total provisión	<u>\$ 2,812,322</u>	<u>\$ 3,439,324</u>

- b. Los principales conceptos que originan el saldo del pasivo por ISR diferido, son:

2024	Saldo inicial	Reconocimiento de resultados	Reconocimiento en utilidad integral	Saldo final
Diferencias temporales:				
Cientes	\$ 111,143	\$ (2,696)	\$ -	\$ 108,447
Proveedores	111,881	28,863	-	140,744
Cuentas por pagar netas a otros ferrocarriles	274,740	36,279	-	311,019
Pasivos acumulados y acreedores	81,516	1,226	-	82,742
Part. de los trabajadores en las ut.	245,115	35,230	-	280,345
Beneficios a los empleados	93,605	15,534	21,349	130,488
Deuda a corto y largo plazo	<u>134</u>	<u>(134)</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
Total del impuesto anticipado activo	918,134	114,302	21,349	1,053,785
Inventarios	(246,237)	(30,664)	-	(276,901)
Inmuebles, maq. y equipo	(2,880,412)	(459,251)	-	(3,339,663)
Títulos de concesión	(46,695)	10,340	-	(36,355)
Pagos anticipados	(175,996)	(38,360)	-	(214,356)
Obligaciones bajo arrendamiento corto y largo plazo	<u>(145,344)</u>	<u>186,542</u>	<u>60,476</u>	<u>101,674</u>
Total del impuesto diferido pasivo	<u>(3,494,684)</u>	<u>(331,393)</u>	<u>60,476</u>	<u>(3,765,601)</u>
Total del impuesto diferido	<u>\$ (2,576,550)</u>	<u>\$ (217,091)</u>	<u>\$ 81,825</u>	<u>\$ (2,711,816)</u>

2023	Saldo inicial	Reconocimiento de resultados	Reconocimiento en utilidad integral	Saldo final
Diferencias temporales:				
Cientes	\$ 102,576	\$ 8,567	\$ -	\$ 111,143
Proveedores	155,082	(43,201)	-	111,881
Cuentas por pagar netas a otros ferrocarriles	181,805	92,935	-	274,740
Pasivos acumulados y acreedores	70,767	10,749	-	81,516



2023	Saldo inicial	Reconocimiento de resultados	Reconocimiento en utilidad integral	Saldo final
Part. de los trabajadores en las ut.	277,153	(32,038)	-	245,115
Beneficios a los empleados	88,942	14,749	(10,086)	93,605
Deuda a corto y largo plazo	<u>802</u>	<u>(668)</u>	<u>-</u>	<u>134</u>
Total del impuesto anticipado activo	877,127	51,093	(10,086)	918,134
Inventarios	(208,170)	(38,067)	-	(246,237)
Inmuebles, maq. y equipo	(2,417,686)	(462,726)	-	(2,880,412)
Títulos de concesión	(57,034)	10,339	-	(46,695)
Pagos anticipados	(186,790)	10,794	-	(175,996)
Obligaciones bajo arrendamiento corto y largo plazo	<u>(54,603)</u>	<u>(82,273)</u>	<u>(8,468)</u>	<u>(145,344)</u>
Total del impuesto diferido pasivo	<u>(2,924,283)</u>	<u>(561,933)</u>	<u>(8,468)</u>	<u>(3,494,684)</u>
Total del impuesto diferido	<u>\$ (2,047,156)</u>	<u>\$ (510,840)</u>	<u>\$ (18,554)</u>	<u>\$ (2,576,550)</u>

- c. Los impuestos a la utilidad y la conciliación de la tasa legal y la tasa efectiva expresadas en importes y como un porcentaje de la utilidad antes de impuestos a la utilidad, es como sigue:

	2024		2023	
	Importe	Tasa %	Importe	Tasa %
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	\$ 10,093,514	-	\$ 11,074,013	-
Impuesto causado	3,028,054	30	3,322,204	30
Más (menos) efectos de diferencias permanentes y gastos no deducibles	308,849	3	138,023	1
Efectos de actualización y diferencia en tratamiento contable-fiscal	<u>(524,581)</u>	<u>(5)</u>	<u>(20,903)</u>	<u>-</u>
	<u>\$ 2,812,322</u>	<u>28</u>	<u>\$ 3,439,324</u>	<u>31</u>

18. Contratos de mantenimiento

La Entidad tiene celebrado un contrato con Bombardier Transportation México, S.A. de C.V. (“Bombardier” anteriormente conocida como Alstom Transport México, S.A. de C.V.), otro con Progress Rail Maintenance de México, S.A. de C.V. (“PROGRESS”) y otro con Locomotive Manufacturing and Services, S.A. de C.V. (“LMS”) para proporcionar los servicios de mantenimiento y reparación, así como reparaciones mayores (“Overhauls”) de algunas locomotoras de la Entidad, como se muestra a continuación:

Proveedor	Número de locomotoras incluidas	Vigencia del contrato	
		Inicio	Terminación
BOMBARDIER	186	Enero 2022	Diciembre 2026
PROGRESS	117	Junio 2006	Junio 2026
LMS	<u>189</u>	Mayo 1999	Diciembre 2032
Total	<u>492</u>		



La Entidad tiene el derecho de rescindir los contratos de mantenimiento, asumiendo en cada caso el costo correspondiente por terminación anticipada.

El contrato con Bombardier puede concluirse de manera anticipada pagando a Bombardier por los servicios de mantenimiento previamente prestados, trabajos adicionales y/o en proceso para modernizaciones de las Locomotoras que hayan sido aprobados previamente por la Entidad.

La Entidad puede terminar anticipadamente el contrato con PROGRESS a partir de julio 2015 pagando una cantidad equivalente a 7 meses de facturación por cuotas de mantenimiento.

El contrato con LMS por 189 locomotoras vence el último día del trimestre calendario en que se cumpla lo siguiente: (1) la suma total de las tarifas de mantenimiento en dólares y de las tarifas de reparaciones por Overhauls alcancen o excedan US \$475.5 millones y (2) la suma total de las tarifas de mantenimiento y mano de obra en pesos alcancen o excedan \$1,521.6 millones. La Entidad puede cancelar el contrato pagando una penalidad de US \$34.0 millones.

Mantenimientos y reparaciones - Por lo que se refiere al mantenimiento y reparación de las locomotoras, de acuerdo con los contratos, la Entidad deberá realizar pagos mensuales con base en ciertas cuotas que incluyen principalmente el mantenimiento preventivo y correctivo. Estas cuotas son registradas como costo del mantenimiento y reparación en resultados conforme se van recibiendo los servicios. Al 31 de diciembre de 2024, y 2023, la Entidad pagó por este concepto \$1,380,006 y \$1,253,238, respectivamente.

En el caso de overhauls, éstos se capitalizan en el equipo conforme se van realizando.

19. Compromisos y contingencias

a. **Procesos judiciales y administrativos** - La Entidad está involucrada en varios procedimientos legales derivados de sus operaciones normales; sin embargo, la administración de la Entidad y sus asesores legales consideran que cualquier definición en su conjunto con respecto a estos procedimientos no tendría un efecto material adverso en la posición financiera o en los resultados de sus operaciones. Los principales procesos judiciales y administrativos en los que se encuentra involucrada la Entidad son los siguientes:

a.1 Juicios de Nulidad contra diversos oficios emitidos por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes hoy Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes (“SCT” o “SICT”):

i. Derivado de la modificación al trazo de la Vía de Ferromex, en el que la Octava Sala Regional Metropolitana del Tribunal Federal de Justicia Administrativa (TFJA) dictó Sentencia el 26 de abril de 2021. En contra de dicha resolución, tanto Kansas City Southern de México, S.A. de C.V. (“KCSM”) como la SCT promovieron e interpusieron, respectivamente, amparo y recurso de revisión fiscal los cuales quedaron radicados en el Décimo Sexto Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito; a la fecha, se negó el amparo a KCSM en sesión de 4 de agosto de 2022, siendo el caso que en la misma sesión se declaró improcedente la revisión interpuesta por la autoridad.

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



- ii. En contra de la Asignación de una Concesión de pasajeros al Gobierno del Estado de Jalisco. El expediente fue sesionado en el Pleno de la Sala Superior del TFJA decretándose la validez de la Asignación por lo que, una vez que el fallo nos fue notificado, se presentó demanda de amparo directo, la cual quedó radicada ante el Décimo Séptimo Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito.
- a.2 Con fecha 10 de septiembre de 2018 la COFECE, por conducto de la Autoridad Investigadora, inició una investigación de oficio a fin de determinar si existían condiciones de competencia efectiva en el servicio público de transporte ferroviario de carga, de productos químicos y/o petroquímicos en rutas con origen y/o destino en la zona sur del estado de Veracruz, investigación identificada bajo el número de expediente DC-003-2018.

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

El 28 de febrero de 2025, se notificó la sentencia del juicio, en la que el juez determinó sobreseer el procedimiento. Se presentó Recurso de Revisión el 12 de marzo de 2025. El Juez lo tuvo por presentado y está pendiente su envío para la admisión y estudio por parte de los Tribunales Colegiados Especializados en Competencia Económica, Radiodifusión y Telecomunicaciones.

- a.3 Juicios indirectos. Son aquellos en que Ferromex es codemandado, respecto de demandas laborales presentadas en contra de FNM, mismos que por su situación no pueden ser cuantificados, pero cuyo impacto económico se absorbería por el actual Órgano Liquidador de FNM o en su defecto por el Gobierno Federal, de acuerdo con los términos previamente acordados.



- a.4 Juicios directos. Son aquellos de índole laboral en los que Ferromex es el demandado. La cifra correspondiente se materializaría en el supuesto de que se pierdan los juicios en su totalidad y no hubiera posibilidad de negociación. El importe de las indemnizaciones pagadas durante 2024 y 2023, respecto de las demandas laborales, fue de \$7,146 y \$12,734, respectivamente.
- b. **Otros compromisos** - Las operaciones de la Entidad están sujetas a la legislación mexicana federal y estatal, a regulaciones relativas a la protección del medio ambiente. Bajo estas leyes, se han emitido regulaciones concernientes a la contaminación del aire, suelo y del agua, estudios de impacto ambiental, control de ruido y desechos peligrosos. La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (“SEMARNAT”) puede imponer sanciones administrativas y penales contra las empresas que violen leyes ambientales, y tiene la capacidad para cerrar parcial o totalmente las instalaciones que violen dichas regulaciones.

Al 31 de diciembre de 2024, se tienen abiertos dos expedientes administrativos con la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (“PROFEPA”) relacionados con derrames de productos químicos al suelo, por los cuales la autoridad podría imponer sanciones económicas, sin embargo, estos eventos no tuvieron relevancia o impacto en los estados financieros de la Entidad. Todos los eventos relativos a la liberación de productos al medio ambiente por accidentes ferroviarios, cuyo costo sea superior a cincuenta mil dólares, están amparados con coberturas de seguro por daños ambientales.

Bajo los términos de las concesiones, el Gobierno Federal tiene el derecho de recibir pagos equivalentes al 0.5% de los ingresos brutos de la Entidad durante los primeros quince años de la concesión y 1.25% por los años remanentes del período de concesión. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2024 y 2023 el importe cargado a resultados ascendió a \$576,622 y \$521,374, respectivamente.

Se tiene celebrado un contrato con PEMEX Transformación Industrial por el cual la Entidad tiene la obligación de comprar, a valor de mercado, un mínimo de 7,550 metros cúbicos y un máximo de 13,590 metros cúbicos de diésel por mes, aunque este límite puede excederse, sin ninguna repercusión, de acuerdo al contrato de crédito de ventas al mayoreo de productos petrolíferos para el autoconsumo celebrado entre PEMEX Transformación Industrial y la Entidad, el cual entró en vigor a partir de la fecha en que ambas partes lo hayan firmado utilizando firmas electrónicas avanzadas y hasta el 25 de junio de 2027.

Las obligaciones mínimas por los compromisos relacionados con equipo de arrastre y otros, por los siguientes ejercicios son como sigue:

	Dólares	Miles		Total Pesos
		Equivalente en pesos	Pesos	
2025	\$ 165,049	\$ 3,394,678	\$ 171,766	\$ 3,566,444
2026	162,461	3,341,449	177,545	3,518,994
2027	159,642	3,283,469	183,209	3,466,678
2028	156,479	3,218,413	190,538	3,408,951
2029 en adelante	<u>261,200</u>	<u>5,372,283</u>	<u>952,688</u>	<u>6,324,971</u>
Total de pagos mínimos	<u>\$ 904,831</u>	<u>\$ 18,610,292</u>	<u>\$ 1,675,746</u>	<u>\$ 20,286,038</u>

Los costos relacionados con equipo de arrastre y otros cargados a resultados de 2024 y 2023 fueron de \$3,173,836 y \$2,674,218, respectivamente.



20. Segmentos de operación

Los ingresos de las operaciones continuas de la Entidad provenientes de los principales productos y servicios son:

	2024	2023
Agrícolas	\$ 15,530,034	\$ 12,703,860
Intermodal	5,898,184	4,271,749
Automotriz	5,387,127	5,046,948
Minerales	3,125,029	3,620,594
Químicos y fertilizantes	3,260,883	3,078,120
Energía	2,581,205	2,503,645
Industriales y otros	4,004,490	4,111,505
Metales	2,535,030	2,836,568
Cemento	2,193,292	2,197,200
Ingresos por pasajeros	252,501	246,074
Otros ingresos	<u>334,570</u>	<u>337,164</u>
	<u>\$ 45,102,345</u>	<u>\$ 40,953,427</u>

21. Autorización de la emisión de los estados financieros

Los estados financieros fueron autorizados para su emisión el 18 de marzo de 2025 por el Ing. Alberto Antonio Vergara Perrilliat, Director General de Administración y la C.P. Claudia Abaunza Castillo, Directora de Finanzas, consecuentemente estos no reflejan los hechos ocurridos después de esa fecha y están sujetos a la aprobación de la asamblea ordinaria de accionistas de la Entidad, quien puede decidir su modificación de acuerdo con lo dispuesto en la Ley General de Sociedades Mercantiles.

* * * * *



**Ferrocarril Mexicano, S. A.
de C. V.**
**(Subsidiaria de Grupo Ferroviario
Mexicano, S. A. de C. V.)**

Estados financieros por los años
que terminaron el 31 de diciembre
de 2023 y 2022, e Informe de los
auditores independientes del 6 de
marzo de 2024



Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V.
(Subsidiaria de Grupo Ferroviario Mexicano, S. A. de C. V.)

Informe de los auditores independientes y estados financieros 2023 y 2022

Contenido	Página
Informe de los auditores independientes	1
Estados de posición financiera	5
Estados de resultados y otros resultados integrales	6
Estados de cambios en el capital contable	7
Estados de flujos de efectivo	8
Notas a los estados financieros	9



Informe de los auditores independientes al Consejo de Administración y Accionistas de Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V.

Opinión

Hemos auditado los estados financieros de Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V. (la "Entidad"), subsidiaria de Grupo Ferroviario Mexicano, S. A. de C. V. ("GFM"), que comprenden los estados de posición financiera al 31 de diciembre de 2023 y 2022, y los estados de resultados y otros resultados integrales, de cambios en el capital contable y de flujos de efectivo, correspondientes a los años que terminaron en esas fechas, así como las notas explicativas de los estados financieros que incluyen información sobre las políticas contables materiales.

En nuestra opinión, los estados financieros adjuntos presentan razonablemente, en todos los aspectos importantes, la situación financiera de Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V. al 31 de diciembre de 2023 y 2022, así como su desempeño financiero y flujos de efectivo correspondientes a los años que terminaron en esas fechas, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera ("IFRS" por sus siglas en inglés), emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad.

Fundamentos de la opinión

Llevamos a cabo nuestras auditorías de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría ("NIA"). Nuestras responsabilidades bajo esas normas se explican más ampliamente en la sección de *Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de los estados financieros* de nuestro informe. Somos independientes de la Entidad de conformidad con el Código de Ética para Profesionales de la Contabilidad del Consejo de Normas Internacionales de Ética para Contadores (Código de Ética del IESBA) y con el emitido por el Instituto Mexicano de Contadores Públicos (Código de Ética del IMCP), y hemos cumplido las demás responsabilidades de ética de conformidad con el Código de Ética del IESBA y con el Código de Ética del IMCP. Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión.

Cuestiones clave de la auditoría

Las cuestiones clave de auditoría son aquellas cuestiones que, según nuestro juicio profesional, han sido de la mayor significatividad en nuestra auditoría de los estados financieros del periodo actual. Estas cuestiones han sido tratadas en el contexto de nuestra auditoría de los estados financieros en su conjunto y en la formación de nuestra opinión sobre estos, y no expresamos una opinión por separado sobre esas cuestiones. Hemos determinado que las cuestiones que se describen a continuación son las cuestiones clave de la auditoría que se deben comunicar en nuestro informe.

Reconocimiento de ingresos por servicios de flete

Las normas de auditoría nos requieren evaluar el riesgo de error en el reconocimiento de ingresos, que hemos particularizado al riesgo de sobrevaluación de los ingresos a través de registros de diario no soportados, o registro incorrecto de transacciones significativas o inusuales sin autorización o razón de negocios.



Nuestros procedimientos incluyeron, entre otros, los siguientes: a) enfocamos nuestra revisión de asientos de diario al cierre del ejercicio, revisando la evidencia documental y debida aprobación; b) realizamos procedimientos para identificar transacciones que se encontraran fuera del curso normal y, en su caso, evaluamos la razón de negocios o la falta de la misma; y, c) realizamos pruebas analíticas respecto a la tendencia de los ingresos. El resultado de nuestros procedimientos fue satisfactorio y no identificamos materialización de alguno de los riesgos indicados.

Inversiones en inmuebles, maquinaria y equipo

La Entidad ha efectuado fuertes inversiones de capital en los últimos años destinadas para la mejora y mantenimiento de sus líneas férreas, patios, laderos y terminales, registradas en Inmuebles, maquinaria y equipo. Como consecuencia evaluamos posibles riesgos de que se capitalicen elementos que no cumplen con las políticas contables de la Entidad; que elementos que cumplen con las políticas no sean capitalizados; que las políticas de capitalización no cumplan con las normas contables; que las vidas útiles y valores residuales no reflejen las condiciones actuales; o, que existan indicios de deterioro de los activos que no sean detectados y evaluados apropiadamente.

Como parte de nuestros procedimientos de auditoría: a) revisamos el soporte documental de muestras estadísticas de los incrementos de las construcciones en proceso, verificando por cada partida seleccionada que fuera probable que la Entidad obtenga los beneficios económicos futuros; b) probamos que el periodo de inicio de depreciación fuera el adecuado; y, c) revisamos a través de pruebas la asignación y consistencia de vidas útiles conforme a las políticas de la Entidad. El resultado de nuestros procedimientos fue satisfactorio y no identificamos materialización de alguno de los riesgos indicados.

Información distinta de los estados financieros y del informe del auditor

La administración de la Entidad es responsable por la otra información que será incorporada en el Reporte Anual que la Entidad está obligada a preparar conforme al Artículo 33 Fracción I, inciso b) del Título Cuarto, Capítulo Primero de las Disposiciones de Carácter General Aplicables a las Emisoras y a otros Participantes del Mercado de Valores en México y al Instructivo que acompaña esas disposiciones ("las Disposiciones"). El Reporte Anual se espera esté disponible para nuestra lectura después de la fecha de este informe de los auditores.

Nuestra opinión de los estados financieros no cubrirá "la otra información" y nosotros no expresaremos ninguna forma de seguridad sobre ella.

En relación con nuestra auditoría de los estados financieros, nuestra responsabilidad será leer el Reporte Anual, cuando esté disponible, y cuando lo hagamos, considerar si la otra información ahí contenida es inconsistente en forma material con los estados financieros o nuestro conocimiento obtenido durante la auditoría, o que parezca contener un error material. Si basado en el trabajo que hemos realizado concluimos que hay error material en la otra información, tendríamos que reportar este hecho. No tenemos nada que reportar sobre este asunto. Cuando leamos el Reporte Anual emitiremos la leyenda sobre la lectura del informe anual, requerida en el Artículo 33 Fracción I, inciso b) numeral 1.2. de las Disposiciones.

Responsabilidades de la administración y de los responsables del gobierno de la Entidad en relación con los estados financieros.

La administración es responsable de la preparación y presentación razonable de los estados financieros adjuntos de conformidad con las IFRS, y del control interno que la administración considere necesario para permitir la preparación de los estados financieros libres de error material, debido a fraude o error.



En la preparación de los estados financieros, la administración es responsable de la evaluación de la capacidad de la Entidad de continuar como empresa en funcionamiento, revelando según corresponda, las cuestiones relacionadas con la Entidad en funcionamiento y utilizando el principio contable de empresa en funcionamiento, excepto si la administración tiene intención de liquidar la Entidad o detener sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista.

Los responsables del gobierno de la Entidad son responsables de la supervisión del proceso de información financiera de la Entidad.

Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de los estados financieros

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de que los estados financieros en su conjunto están libres de errores materiales, debido a fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contiene nuestra opinión. Seguridad razonable es un alto nivel de seguridad, pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con las NIA siempre detecte un error material cuando existe. Los errores pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyen en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en los estados financieros.

Como parte de una auditoría ejecutada de conformidad con las NIA, ejercemos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría. Nosotros también:

- Identificamos y evaluamos los riesgos de incorrección material de los estados financieros, debida a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos, y obtuvimos evidencia de auditoría que es suficiente y apropiada para proporcionar las bases para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debida a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debida a un error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionalmente erróneas, o la elusión del control interno.
- Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar los procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias y no con el fin de expresar una opinión sobre la efectividad del control interno de la Entidad.
- Evaluamos la adecuación de las políticas contables aplicadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por la administración.
- Concluimos sobre lo adecuado de la utilización por la administración, de la norma contable de empresa en funcionamiento y, basándose en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad de la Entidad para continuar como empresa en funcionamiento. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en los estados financieros o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, hechos o condiciones futuros pueden ser causa de que la Entidad deje de ser una empresa en funcionamiento.
- Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de los estados financieros, incluida la información revelada, y si los estados financieros representan las transacciones y eventos relevantes de un modo que logran la presentación razonable.



Comunicamos a los responsables del gobierno de la Entidad en relación con, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de la realización de la auditoría planificados y los hallazgos significativos de la auditoría, así como cualquier deficiencia significativa en el control interno que identificamos en el transcurso de la auditoría.

También proporcionamos a los responsables del gobierno de la Entidad una declaración de que hemos cumplido con los requerimientos de ética aplicables en relación con la independencia y les hemos comunicado acerca de todas las relaciones y demás cuestiones de las que se puede esperar razonablemente que pueden afectar nuestra independencia, y en su caso, las correspondientes salvaguardas.

Entre las cuestiones que han sido objeto de comunicaciones con los responsables del gobierno de la Entidad, determinamos que han sido de la mayor significatividad en la auditoría de los estados financieros del período actual y que son en consecuencia, las cuestiones clave de la auditoría. Describimos esas cuestiones en este informe de auditoría, salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelar públicamente la cuestión o, en circunstancias extremadamente poco frecuentes determinemos que una cuestión no se debería comunicar en nuestro informe porque cabe razonablemente esperar que las consecuencias adversas de hacerlo superarían los beneficios de interés público de la misma.

Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Afiliada a una Firma Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited

C. P. C. Manuel Nieblas Rodríguez

6 de marzo de 2024

Ciudad de México, México



Estados de posición financiera

Al 31 de diciembre de 2023 y 2022
(En miles de pesos)

Activo	2023	2022
Activo circulante:		
Efectivo y equivalentes de efectivo	\$ 1,297,011	\$ 2,285,213
Cuentas por cobrar:		
Clientes - Neto	4,587,090	4,435,189
Impuestos por recuperar	-	805
Partes relacionadas	1,219,997	433,029
Otras	<u>19,211</u>	<u>20,568</u>
	<u>5,826,298</u>	<u>4,889,591</u>
Inventarios	820,788	693,899
Pagos anticipados	<u>198,890</u>	<u>209,695</u>
Total de activo circulante	8,142,987	8,078,398
Inmuebles, maquinaria y equipo - Neto	37,304,964	35,901,640
Activos por derechos de uso - Neto	3,559,508	2,453,508
Títulos de concesión - Neto	155,650	190,114
Inversión en acciones de asociada e inversiones permanentes	508,768	282,351
Pagos anticipados a largo plazo	<u>-</u>	<u>4,376</u>
Total	<u>\$ 49,671,877</u>	<u>\$ 46,910,387</u>

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros.



Pasivo y capital contable	2023	2022
Pasivo circulante:		
Porción circulante de la deuda a largo plazo	\$ 1,999,585	\$ -
Proveedores	1,570,572	1,479,856
Cuentas por pagar netas a otros ferrocarriles	207,306	375,909
Porción circulante de las obligaciones bajo arrendamiento	945,301	935,634
Gastos acumulados	739,312	740,445
Impuesto sobre la renta y otros impuestos por pagar	1,135,586	1,312,254
Partes relacionadas	996,827	1,516,088
Participación de los trabajadores en las utilidades	<u>821,043</u>	<u>923,844</u>
Total de pasivo circulante	8,415,532	7,284,030
Pasivo a largo plazo:		
Deuda a largo plazo	4,994,625	6,990,985
Obligaciones bajo arrendamiento	2,129,728	1,335,866
Beneficios a los empleados	312,018	296,474
Impuesto sobre la renta diferido	<u>2,576,550</u>	<u>2,047,156</u>
Total de pasivo a largo plazo	<u>10,012,921</u>	<u>10,670,481</u>
Total de pasivo	18,428,453	17,954,511
Capital contable:		
Capital social	2,461,828	2,461,828
Utilidades acumuladas	29,054,491	26,778,682
Otras cuentas de capital	<u>(272,895)</u>	<u>(284,634)</u>
Total de capital contable	<u>31,243,424</u>	<u>28,955,876</u>
Total	<u>\$ 49,671,877</u>	<u>\$ 46,910,387</u>

Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V.
(Subsidiaria de Grupo Ferroviario Mexicano, S. A. de C. V.)

Estados de resultados y otros resultados integrales

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2023 y 2022

(En miles de pesos)

	2023	2022
Ingresos por servicios	\$ 40,953,427	\$ 38,018,876
Costos y gastos de operación:		
Directos	22,982,535	21,520,885
Participación de los trabajadores en las utilidades	624,570	855,664
Depreciación	4,624,754	4,132,594
Amortización de títulos de concesión	34,464	34,464
Administración	<u>1,264,431</u>	<u>1,189,196</u>
	29,530,754	27,732,803
Otros (ingresos) gastos - Neto	<u>(68,407)</u>	<u>13,021</u>
Utilidad de operación	11,491,080	10,273,052
Costo financiero:		
Intereses devengados a cargo	651,164	625,729
Intereses ganados	(205,307)	(143,727)
Pérdida (utilidad) en cambios - Neta	<u>28,738</u>	<u>(34,975)</u>
	474,595	447,027
Participación en la utilidad de asociada	<u>(57,528)</u>	<u>(38,645)</u>
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	11,074,013	9,864,670
Impuestos a la utilidad	<u>3,439,324</u>	<u>2,717,844</u>
Utilidad neta	<u>\$ 7,634,689</u>	<u>\$ 7,146,826</u>
Otros resultados integrales, netos de impuestos a la utilidad		
Valuación de acciones	31,553	10,288
Utilidad actuarial	(23,533)	(9,778)
Resultado por cobertura de flujos de efectivo	<u>(19,759)</u>	<u>(23,537)</u>
Resultado integral	<u>\$ 7,646,428</u>	<u>\$ 7,169,853</u>

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros.



Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V.
(Subsidiaria de Grupo Ferroviario Mexicano, S. A. de C. V.)

Estados de cambios en el capital contable

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2023 y 2022

(En miles de pesos)

	Capital social	Utilidades acumuladas	Otras cuentas de capital	Total de capital contable
Saldos al 1 de enero de 2022	\$ 2,461,828	\$ 25,340,329	\$ (307,661)	\$ 27,494,496
Dividendos pagados	-	(5,708,473)	-	(5,708,473)
Partidas del resultado integral:				
Utilidad neta	-	7,146,826	-	7,146,826
Valuación de acciones	-	-	(10,288)	(10,288)
Utilidad actuarial	-	-	9,778	9,778
Resultado por cobertura de flujos de efectivo	-	-	23,537	23,537
Resultado integral	-	7,146,826	23,027	7,169,853
Saldos al 31 de diciembre de 2022	2,461,828	26,778,682	(284,634)	28,955,876
Dividendos pagados	-	(5,358,880)	-	(5,358,880)
Partidas del resultado integral:				
Utilidad neta	-	7,634,689	-	7,634,689
Valuación de acciones	-	-	(31,553)	(31,553)
Utilidad actuarial	-	-	23,533	23,533
Resultado por cobertura de flujos de efectivo	-	-	19,759	19,759
Resultado integral	-	7,634,689	11,739	7,646,428
Saldos al 31 de diciembre de 2023	<u>\$ 2,461,828</u>	<u>\$ 29,054,491</u>	<u>\$ (272,895)</u>	<u>\$ 31,243,424</u>

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros.



Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V.
(Subsidiaria de Grupo Ferroviario Mexicano, S. A. de C. V.)

Estados de flujos de efectivo

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2023 y 2022

(En miles de pesos)

	2023	2022
Actividades de operación:		
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	\$ 11,074,013	\$ 9,864,670
Depreciación	4,624,754	4,132,594
Amortización de títulos de concesión	34,464	34,464
Intereses ganados	(205,307)	(143,727)
Participación en la utilidad de asociada	(57,528)	(38,645)
Pérdida (utilidad) por venta de inmuebles, maquinaria y equipo	62,916	(647)
Utilidad cambiaria no realizada	(423,043)	(228,684)
Otras partidas	48,461	16,491
Intereses devengados a cargo	<u>651,164</u>	<u>625,729</u>
Flujo derivado del resultado antes de impuestos a la utilidad	15,809,894	14,262,245
(Aumento) disminución en:		
Cuentas por cobrar	(212,209)	(631,727)
Otras cuentas por cobrar	(953,695)	562,124
Otros activos	(2,644,153)	(2,001,816)
Inventarios	(126,906)	(22,161)
Aumento (disminución) en:		
Otros pasivos	2,231,696	3,253,847
Intereses por arrendamiento	(110,960)	(89,495)
Impuestos a la utilidad pagados	(3,236,374)	(2,037,447)
Proveedores	<u>98,917</u>	<u>457,681</u>
Flujos netos de efectivo de actividades de operación	10,856,210	13,753,251
Actividades de inversión:		
Adquisiciones de inmuebles, maquinaria y equipo	(5,151,931)	(5,198,729)
Intereses ganados	205,307	143,727
Venta de inmuebles, maquinaria y equipo	<u>616,500</u>	<u>20,710</u>
Flujos netos de efectivo de actividades de inversión	(4,330,124)	(5,034,292)
Actividades de financiamiento:		
Amortización de financiamientos bursátiles	-	(1,500,000)
Dividendos pagados	(5,358,880)	(5,708,473)
Intereses pagados	(646,568)	(659,459)
Pagos de arrendamiento	<u>(1,724,435)</u>	<u>(1,343,205)</u>
Flujos netos de efectivo de actividades de financiamiento	<u>(7,729,883)</u>	<u>(9,211,137)</u>
Disminución neta de efectivo y equivalentes de efectivo	(1,203,797)	(492,178)
Efecto de las variaciones del tipo de cambio en el balance de efectivo	215,595	71,136
Efectivo y equivalentes de efectivo al principio del año	<u>2,285,213</u>	<u>2,706,255</u>
Efectivo y equivalentes de efectivo al fin del año	<u>\$ 1,297,011</u>	<u>\$ 2,285,213</u>

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros.



Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V.
(Subsidiaria de Grupo Ferroviario Mexicano, S. A. de C. V.)

Notas a los estados financieros

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2023 y 2022
(En miles de pesos)

1. Actividades y eventos significativos

Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V. ("Ferromex" o la "Entidad") es subsidiaria de Grupo Ferroviario Mexicano, S. A. de C. V. ("GFM"), que indirectamente es subsidiaria de Grupo México, S. A. B. de C. V. ("GMéxico"). La Entidad se dedica principalmente a prestar el servicio ferroviario de carga y multimodal y servicios auxiliares, así como cualquier actividad que directamente soporte y esté relacionada con dicho objeto, incluyendo cualquier otra actividad que sea complementaria a los servicios de transportación ferroviaria.

La Entidad fue constituida por el Gobierno Federal en junio de 1997, en conexión con la privatización del Sistema Ferroviario Mexicano, el cual había sido operado por Ferrocarriles Nacionales de México ("FNM"). El Gobierno Federal otorgó a la Entidad la concesión para operar la Vía Troncal Pacífico-Norte y la Vía Corta Ojinaga-Topolobampo por un período de 50 años (exclusiva por 30 años), renovable por un período igual, sujeto a ciertas condiciones, y le enajenó algunos activos fijos y materiales necesarios para la operación de la Entidad y un 25% de las acciones de Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S. A. de C. V. ("FTVM"), entidad responsable de operar la terminal ferroviaria de la Ciudad de México. En agosto de 1999, la Entidad obtuvo los derechos para operar la concesión de la Vía Corta Nogales-Nacozari por un período de 30 años, renovable sin exceder de 50 años, iniciando el 1 de septiembre de 1999.

La Entidad tiene el derecho de usar y la obligación de mantener en buenas condiciones los derechos de paso, vías, edificios e instalaciones de mantenimiento. La propiedad de dichos bienes e instalaciones es retenida por el Gobierno Federal y todos los derechos sobre esos activos se revertirán a favor del Gobierno Federal al término de las concesiones.

El día 31 de enero de 2017 y 19 de octubre de 2021, con la autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ("SCT"), se firmaron modificaciones al título de concesión de la vía troncal del Pacífico-Norte, ampliando 10 años 1 mes las condiciones de la concesión actual y modificando el plan de negocios, con lo que la Entidad estará realizando inversiones por \$5,657 millones de pesos para llevar a cabo la construcción del libramiento ferroviario de Celaya.

El 14 de agosto de 2023, La Entidad recibió la modificación de su título de concesión de la Vía Troncal Pacífico-Norte, debidamente suscrito por la Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes ("SICT"). La modificación tiene el objeto de incorporar un Programa de Seguridad Vial, extender los términos de exclusividad hasta la conclusión de la vigencia original en 2048 y ampliar la vigencia de dicha concesión y exclusividad por un plazo adicional de ocho años en los mismos términos. Se prevé que la Entidad invierta alrededor de \$3,200 millones de pesos en diversas obras relacionadas con el citado Programa de Seguridad Vial.

2. Adopción de las Normas Internacionales de Información Financiera nuevas y modificadas

Normas Internacionales de Información Financiera nuevas y modificadas ("IFRS" o "IAS") que son obligatorias para el año en curso

En el año, la Entidad ha aplicado enmiendas a las IFRS emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Información Financiera (IASB por sus siglas en inglés) que son obligatorias para períodos contables que comiencen en o después del 1 de enero de 2023. Su adopción no ha tenido un impacto material en las revelaciones o en los montos reportados en estos estados financieros.



Enmiendas a la IAS 1
Presentación de los estados financieros - Revelaciones de políticas contables

La Entidad ha adoptado las enmiendas de la IAS 1 por primera vez en este año. La enmienda cambia los requerimientos en IAS 1 con respecto a las revelaciones de políticas contables. La enmienda reemplaza todas las menciones del término “políticas contables significativas” con “información de políticas contables materiales”.

La información sobre políticas contables es material si, cuando se considera en conjunto con otra información incluida en los estados financieros, puede razonablemente esperarse que sea de influencia en las decisiones que los usuarios principales de los estados financieros de propósito general hacen, basados en dichos estados financieros.

Los párrafos de soporte en IAS 1 también se enmiendan para aclarar que la información relacionada con políticas contables de transacciones, otros eventos o condiciones inmateriales, no necesita ser revelada.

La información de políticas contables puede ser material por la naturaleza de las transacciones relacionadas, otros eventos o condiciones, aún si el monto de los mismos es inmaterial. Sin embargo, no toda la información relacionada con políticas contables de transacciones materiales, otros eventos o condiciones es por si misma material.

Enmiendas a la IAS 12
Impuestos a la utilidad - Impuestos diferidos a activos y pasivos que surgen de una sola transacción.

La Entidad ha adoptado las enmiendas a la IAS 12 por primera vez en este año. Las enmiendas introducen una excepción adicional a la excepción de reconocimiento inicial. De acuerdo con las enmiendas, una entidad no aplica la exención de reconocimiento inicial para transacciones que dan lugar a diferencias temporales acumulables y deducibles iguales, para efectos fiscales. Dependiendo de la ley fiscal aplicable, las diferencias temporales acumulables y deducibles pueden surgir en el reconocimiento inicial de activos y pasivos en una transacción que no es una combinación de negocios y no afecta el resultado contable o fiscal.

Las enmiendas a la IAS 12 establecen que se requiere que una entidad reconozca los impuestos diferidos activos y pasivos relativos, considerando que el reconocimiento de cualquier impuesto diferido activo está sujeto a los criterios de recuperabilidad de IAS 12.

Enmiendas a IAS 8 Cambios en políticas contables, estimaciones y errores - Definición de estimación contable.

La Entidad ha adoptado las enmiendas a la IAS 8 por primera vez en este año. Las enmiendas reemplazan la definición de un “cambio en estimación contable” con la definición de “estimación contable”. Bajo la nueva definición, las estimaciones contables son montos monetarios en los estados financieros que no están sujetos a una certeza en su medición. La definición de un cambio en estimación contable fue eliminada.

Normas IFRS emitidas que aún no son efectivas

En la fecha de autorización de estos estados financieros, la Entidad no ha aplicado las siguientes Normas IFRS nuevas y modificadas que se han emitido pero que aún no están vigentes:

Enmiendas a IFRS 10 e IAS 28	<i>Venta o contribución de activos entre un inversionista y su asociada o negocio conjunto</i>
Enmiendas a IAS 1	<i>Clasificación de los pasivos como corrientes o no corrientes.</i>
	<i>Pasivos no corrientes con obligaciones de hacer y no hacer (covenants)</i>
Enmiendas a IAS 7	<i>Acuerdos de proveedores de financiamiento</i>

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



3. Políticas contables materiales

a. *Declaración de cumplimiento*

Los estados financieros de la Entidad han sido preparados de acuerdo con las IFRS emitidas por el IASB.

b. *Bases de preparación*

Los estados financieros de la Entidad han sido preparados sobre la base de costo histórico, excepto por ciertos instrumentos financieros, que se valúan a su valor razonable, como se explica a mayor detalle en las políticas contables más adelante.

- i. Costo histórico - El costo histórico generalmente está basado en el valor razonable de la contraprestación entregada para comprar un activo.
- ii. 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.
- iii. Negocio en marcha - Los estados financieros han sido preparados por la Administración asumiendo que la Entidad continuará operando como una empresa en funcionamiento.

c. *Clasificación de costos, gastos y utilidad de operación*

La Entidad ha elaborado sus estados de resultados y otros resultados integrales clasificándolos principalmente por la función y algunas partidas relevantes por naturaleza, ya que al agrupar sus costos y gastos de esta en forma permite conocer los distintos niveles de utilidad. Adicionalmente, para un mejor análisis de su situación financiera, la Entidad ha considerado necesario presentar el importe de la utilidad de operación por separado en los estados de resultados y otros resultados integrales, debido a que dicha información es una práctica común de revelación del sector al que pertenece la Entidad.

d. *Activos financieros*

Los activos financieros se valúan inicialmente a valor razonable, más los costos de transacción, excepto por aquellos activos financieros clasificados como valor razonable con cambios a través de resultados.

La clasificación de los activos financieros depende de la naturaleza y propósito y se determina al momento de su reconocimiento inicial. La Entidad tiene los siguientes:

- i. ***Efectivo y equivalentes de efectivo*** - Consisten principalmente en depósitos bancarios en cuentas de cheques e inversiones en valores a corto plazo, de gran liquidez, fácilmente convertibles en efectivo y sujetos a riesgos poco significativos de cambios en valor. El efectivo se presenta a valor nominal y los equivalentes se valúan a su valor razonable; las fluctuaciones en su valor se reconocen en el costo financiero del período. Los equivalentes de efectivo están representados principalmente por inversiones en papel gubernamental con riesgo mínimo, en su caso, los riesgos que pudieran asociarse están relacionados con el mercado en donde operan, las tasas de interés asociadas al plazo, los tipos de cambio y los riesgos inherentes de crédito y liquidez del mercado.
- ii. ***Cuentas por cobrar*** - Las cuentas por cobrar a clientes y otras cuentas por cobrar con pagos fijos o determinables que no se negocian en un mercado activo, se valúan al costo amortizado usando el método de interés efectivo, menos cualquier deterioro.



- iii. **Deterioro de activos financieros** - Se sujetan a pruebas para efectos de deterioro al final de cada período sobre el cual se informa. Se considera que los activos financieros están deteriorados, cuando existe evidencia objetiva de que como consecuencia de uno o más eventos que hayan ocurrido después del reconocimiento inicial del activo financiero, los flujos de efectivo futuros estimados del activo financiero han sido afectados.

El valor en libros del activo financiero se reduce por la pérdida por deterioro directamente para todos los activos financieros, excepto para las cuentas por cobrar a clientes, donde el valor en libros se reduce a través de una cuenta de estimación para cuentas de cobro dudoso. Cuando se considera que una cuenta por cobrar es incobrable, se elimina contra la estimación. La recuperación posterior de los montos previamente eliminados se convierte en créditos contra la estimación. Los cambios en el valor en libros de la cuenta de la estimación se reconocen en los resultados.

- iv. **Baja de activos financieros** - La Entidad da de baja un activo financiero únicamente cuando expiran los derechos contractuales sobre los flujos de efectivo del activo financiero, y transfiere de manera sustancial los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad del activo financiero. Si la Entidad no transfiere ni retiene sustancialmente todos los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad y continúa reteniendo el control del activo transferido, la Entidad reconoce su participación en el activo y la obligación asociada por los montos que tendría que pagar.

e. **Inventarios y costo de ventas**

Los inventarios consisten principalmente en rieles, durmientes y otros materiales para mantenimiento de los inmuebles, maquinaria y equipo, así como el diésel que es utilizado como combustible para proveer los servicios ferroviarios. Los inventarios se valúan al menor de su costo o valor de realización, utilizando el método de costo promedio. Así mismo, el costo de ventas se reconoce al costo histórico de las compras e inventarios consumidos. Los valores así determinados no exceden de su valor neto de realización.

La estimación para inventarios obsoletos se considera suficiente para absorber pérdidas por estos conceptos, la cual es determinada conforme a estudios realizados por la administración de la Entidad.

f. **Inmuebles, maquinaria y equipo**

Se registran al costo de adquisición. La depreciación se calcula conforme al método de línea recta con base en la vida útil de los activos estimada por la administración de la Entidad.

La capitalización de la rehabilitación y conservación de vías es realizada cuando se cambian componentes en más del 20% de un tramo de vía, depreciándolos a una tasa entre 3.3% y 6.6%. En el caso de mantenimiento o reparaciones que no requieren el cambio de componentes en más del 20% de un tramo de vía, su costo es registrado en resultados.

Los gastos de mantenimiento regular y reparaciones se cargan a resultados cuando se incurren. El costo de reparaciones mayores en locomotoras es capitalizado como un componente del activo y amortizado hasta que otro mantenimiento mayor que afecte los mismos componentes es realizado conforme al plan de mantenimientos mayores.

La depreciación se reconoce para dar de baja el costo o la valuación de los activos, (distintos a las propiedades en construcción) menos su valor residual, sobre sus vidas útiles utilizando el método de línea recta. La vida útil estimada, el valor residual y el método de depreciación se revisan al final de cada año, y el efecto de cualquier cambio en la estimación registrada se reconoce sobre una base prospectiva. La depreciación se calcula conforme al método de línea recta con base en la vida útil remanente de los activos, como sigue:



	% De valor remanente	Años promedio de vidas útiles remanentes 2023
Equipo de arrastre	16	8
Locomotoras	44	5
Maquinaria de vía	23	3
Maquinaria de talleres	8	1
Contenedores	-	7
Maquinaria y equipo	36	5
Equipo de cómputo	21	5
Equipo de telecomunicaciones	34	9
Mobiliario y equipo de oficina	42	8
Equipo automotriz	34	8
Edificios	17	10
Vías y estructuras	52	25
Puentes, túneles y alcantarillas	58	47
Sistemas de comunicación y tráfico	1	5
Terminales y talleres	49	12

g. ***Títulos de concesión***

Están registrados a su costo de adjudicación y los costos posteriores relacionados con las modificaciones, son capitalizados como parte del valor de los títulos de concesión. Dichos títulos se amortizan en línea recta en función de la vida útil remanente estimada de los activos fijos concesionados, que es de 30.3 años en promedio (determinada por peritos independientes) a la fecha en que fue otorgada la concesión; siempre y cuando el plazo de amortización de los activos fijos concesionados no sea mayor al de la vigencia de la concesión. Ver Nota 1.

h. ***Inversión en asociada e inversiones permanentes***

La inversión en acciones de la entidad asociada se valúa por el método de participación. Conforme a este método, el costo de adquisición de las acciones se modifica por la parte proporcional de los cambios en las cuentas del capital contable de la asociada, posteriores a la fecha de la compra. La participación de la Entidad en los resultados de la asociada se presenta por separado en el estado de resultados y otros resultados integrales.

Aquellas inversiones permanentes efectuadas por la Entidad en entidades en las que no tiene el control, control conjunto, ni influencia significativa se registran a costo histórico y los dividendos recibidos se reconocen en los resultados del período salvo que provengan de utilidades de períodos anteriores a la adquisición, en cuyo caso se disminuyen de la inversión permanente.

i. ***Pagos anticipados***

Se reconocen cuando se tiene un derecho futuro (ya sea contractual o implícito) como resultado de un evento presente, que resultó en la salida de recursos económicos, se amortiza a resultados a lo largo de la vigencia del derecho.

j. ***Pagos basados en acciones***

Las transacciones con pagos basados en acciones liquidables mediante instrumentos de capital a empleados se valúan al valor razonable de los instrumentos de capital a la fecha en que se otorgan. Los detalles relacionados con las transacciones con pagos basados en acciones liquidadas mediante instrumentos de capital se presentan en la Nota 14.



k. **Costos por préstamos**

Los costos por préstamos generales o atribuibles directamente a la adquisición o construcción de activos para uso de la Entidad y que constituyen activos calificables que requieren de un período de tiempo substancial hasta que estén listos y útiles, se adicionan al costo de esos activos durante ese tiempo hasta el momento en que estén listos para su uso. Los costos sujetos a capitalización incluyen diferencias cambiarias relacionadas con préstamos denominados en moneda extranjera, y estos se consideran como un ajuste al gasto por interés hasta el equivalente a un gasto por interés en moneda local.

El ingreso que se obtiene por la inversión temporal de fondos de préstamos específicos pendientes de ser utilizados en activos calificables se deduce de los costos por préstamos para ser capitalizados.

Todos los otros costos por préstamos se reconocen en resultados durante el período en que se incurren.

l. **Arrendamientos**

La Entidad como arrendatario

La Entidad evalúa si un contrato contiene un arrendamiento en su origen. La Entidad reconoce un activo por derechos de uso y un pasivo por arrendamiento correspondiente respecto a todos los contratos de arrendamiento en los que sea arrendatario, exceptuando los arrendamientos de corto plazo (plazo de 12 meses o menos). Para estos arrendamientos, la Entidad reconoce los pagos de renta como un gasto operativo bajo el método de línea recta a través del periodo de vigencia del arrendamiento, a menos que otro método sea más representativo del patrón del tiempo en que los beneficios económicos provenientes del consumo de los activos arrendados.

El pasivo por arrendamiento es medido inicialmente al valor presente de los pagos de renta que no sean pagados en la fecha de inicio, descontado por la tasa implícita en el contrato. Si esta tasa no puede ser fácilmente determinada, la Entidad utiliza tasas de endeudamiento incrementales.

Los pagos de renta incluidos en la medición del pasivo por arrendamiento consisten en:

- Pagos de renta fijos (incluyendo pagos fijos en sustancia), menos cualquier incentivo por arrendamiento recibido;
- El monto esperado a pagarse por el arrendatario bajo garantías de valor residual;
- El precio de ejercicio de opciones de compra, si el arrendatario está razonablemente certero de ejercitar las opciones; y
- Pagos por penalizaciones resultantes de la terminación del arrendamiento, si el periodo del arrendamiento refleja el ejercicio de una opción de terminación del arrendamiento.

El pasivo por arrendamiento se presenta como un concepto separado en el estado de posición financiera.

El pasivo por arrendamiento es medido subsecuentemente con el aumento del valor en libros para reflejar los intereses devengados por el pasivo por arrendamiento (usando el método de interés efectivo) y reduciendo el valor en libros para reflejar los pagos de renta realizados.

La Entidad revalúa el pasivo por arrendamiento (y realiza el ajuste correspondiente al activo por derechos de uso relacionado) siempre que:

- El plazo del arrendamiento es modificado o hay un evento o cambio significativo en las circunstancias del arrendamiento resultando en un cambio en la evaluación del ejercicio de opción de compra, en cuyo caso el pasivo por arrendamiento es medido descontando los pagos de renta actualizados usando una tasa de descuento actualizada.
- Un contrato de arrendamiento se modifique y la modificación del arrendamiento no se contabilice como un arrendamiento separado, en cuyo caso el pasivo por arrendamiento se revalúa basándose en el plazo del arrendamiento modificado, descontando los pagos de renta actualizados usando una tasa de descuento actualizada a la fecha de entrada en vigor de la modificación.



Los activos por derechos de uso consisten en la medición inicial del pasivo por arrendamiento correspondiente, los pagos de renta realizados en o antes de la fecha de inicio, menos cualquier incentivo por arrendamiento recibido y cualquier costo inicial directo. La valuación subsecuente es el costo menos la depreciación acumulada y pérdidas por deterioro.

Los activos por derechos de uso se deprecian sobre el periodo que resulte más corto entre el periodo del arrendamiento y la vida útil del activo subyacente. Si un arrendamiento transfiere la propiedad del activo subyacente o el costo del activo por derechos de uso refleja que la Entidad planea ejercer una opción de compra, el activo por derecho de uso se depreciará sobre la vida útil. La depreciación comienza en la fecha de inicio del arrendamiento.

Los activos por derechos de uso son presentados como un concepto separado en el estado de posición financiera.

La Entidad aplica IAS 36 para determinar si un activo por derechos de uso está deteriorado y contabiliza cualquier pérdida por deterioro identificada como se describe en la política de “Inmuebles, maquinaria y equipo”.

m. ***Deterioro de activos de larga duración en uso***

La Entidad revisa el valor en libros de los activos de larga duración en uso, ante la presencia de algún indicio de deterioro que pudiera indicar que el valor en libros pudiera no ser recuperable, considerando el mayor del valor presente de los flujos netos de efectivo futuros o el precio neto de venta en el caso de su eventual disposición. El deterioro se registra si el valor en libros excede al mayor de los valores antes mencionados. Los indicios de deterioro que se consideran para estos efectos son entre otros, las pérdidas de operación o flujos de efectivo negativos en el período, si es que están combinados con un historial o proyección de pérdidas, depreciaciones y amortizaciones cargadas a resultados que, en términos porcentuales, en relación con los ingresos, sean substancialmente superiores a las de ejercicios anteriores, efectos de obsolescencia, competencia y otros factores económicos y legales. Al 31 de diciembre de 2023 y 2022, no existen indicios de deterioro en dichos activos.

n. ***Pasivos financieros***

La Entidad evalúa la clasificación como instrumentos de deuda o capital de conformidad con la sustancia del acuerdo contractual y de sus características con los otros pasivos financieros, incluyendo los préstamos. Se valúan netos de los costos de la transacción, con posterioridad al reconocimiento inicial a costo amortizado usando el método de tasa de interés efectiva.

La Entidad da de baja los pasivos financieros si, y solo si, las obligaciones de la Entidad se cumplen, cancelan o expiran.

o. ***Impuestos a la utilidad***

La Entidad está sujeta a las disposiciones de la Ley del Impuesto Sobre la Renta (“ISR”). El impuesto causado ISR, se basa en las utilidades fiscales de cada año determinado conforme a las leyes. La utilidad fiscal difiere de la ganancia reportada en la utilidad integral, debido a las partidas de ingresos o gastos gravables o deducibles aplicables. El pasivo de la Entidad por concepto de impuestos causados se calcula utilizando las tasas fiscales promulgadas al final del período sobre el cual se informa.

El impuesto diferido se reconoce sobre las diferencias temporales entre el valor en libros de los activos y pasivos incluidos en los estados financieros y las bases fiscales correspondientes utilizadas para determinar la utilidad fiscal. El pasivo por impuesto diferido se reconoce generalmente para todas las diferencias fiscales temporales gravables. Se reconoce un activo por impuestos diferidos, por todas las diferencias temporales deducibles y las pérdidas fiscales por amortizar, en la medida en que resulte probable que la Entidad disponga de utilidades fiscales futuras contra las que pueda aplicar esas diferencias temporales deducibles.



Los impuestos causados y diferidos se reconocen como ingreso o gasto en el estado de resultados y otros resultados integrales, excepto cuando se refieren a partidas que se reconocen en el renglón de otros componentes de la utilidad integral o directamente en el capital contable, en cuyo caso el impuesto también se reconoce en otros componentes de la utilidad integral.

p. **Provisiones**

Se reconocen cuando se tiene una obligación presente (ya sea legal o implícita) como resultado de un evento pasado, que probablemente resulte en la salida de recursos económicos y que pueda ser estimada razonablemente.

El importe reconocido como provisión es la mejor estimación del desembolso necesario para liquidar la obligación presente, al final del período sobre el que se informa, teniendo en cuenta los riesgos y las incertidumbres que rodean a la obligación. Cuando se valúa una provisión usando los flujos de efectivo estimados para liquidar la obligación presente, su valor en libros representa el valor presente de dichos flujos de efectivo.

Cuando se espera la recuperación de algunos o todos los beneficios económicos requeridos para cancelar una provisión, se reconoce una cuenta por cobrar como un activo si es virtualmente seguro que se recibirá el desembolso y el monto de la cuenta por cobrar puede ser medido razonablemente.

q. **Costos de beneficios al retiro y beneficios por terminación**

Las aportaciones a los planes de beneficios al retiro de contribuciones definidas se reconocen como gastos al momento en que los empleados han prestado los servicios que les otorgan el derecho a las contribuciones.

En el caso de los planes de beneficios definidos, que constituyen la prima de antigüedad y su costo se determina utilizando el método de crédito unitario proyectado, con valuaciones actuariales que se realizan al final de cada periodo sobre el que se informa. Las remediones, que incluyen las ganancias y pérdidas actuariales, el efecto de los cambios en el piso del activo y el retorno del plan de activos (excluidos los intereses), se reflejan de inmediato en el estado de posición financiera con cargo o crédito que se reconoce en otros resultados integrales en el período en que se incurren. Las remediones que reconocen en otros resultados integrales se reconocen de inmediato en las utilidades acumuladas y no se reclasifican a resultados. Costo por servicios pasados se reconoce en resultados en el período de la modificación al plan. Los intereses netos se calculan aplicando la tasa de descuento al inicio del período de la obligación al activo por beneficios definidos. Los costos por beneficios definidos se clasifican de la siguiente manera:

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

La Entidad presenta los dos primeros componentes de los costos por beneficios definidos en una línea como costos directos del servicio en el estado de resultados y otros resultados integrales. Las ganancias y pérdidas por reducción del servicio se reconocen como costos por servicios pasados.

Las obligaciones por beneficios al retiro reconocidas en el estado de posición financiera representan las pérdidas y ganancias actuales en los planes por beneficios definidos de la Entidad. Cualquier ganancia que surja de este cálculo se limita al valor presente de cualquier beneficio económico disponible de los reembolsos y reducciones de contribuciones futuras al plan.

Cualquier obligación por indemnización se reconoce al momento que la Entidad ya no puede retirar la oferta de indemnización y/o cuando la Entidad reconoce los costos de reestructuración relacionados.



Beneficios a los empleados a corto plazo y otros beneficios a largo plazo

Se reconoce un pasivo por beneficios que correspondan a los empleados con respecto a sueldos y salarios, vacaciones anuales y licencia por enfermedad en el periodo de servicio en que es prestado por el importe no descontado por los beneficios que se espera pagar por ese servicio.

Los pasivos reconocidos por los beneficios a los empleados a corto plazo se valúan al importe no descontado por los beneficios que se espera pagar por ese servicio.

Los pasivos reconocidos por otros beneficios a largo plazo se valúan al valor presente de las salidas de efectivo futuras estimadas que la Entidad espera hacer relacionadas con los servicios provistos por los empleados a la fecha de reporte.

r. ***Participación de los trabajadores en las utilidades (“PTU”)***

La PTU se registra en los resultados del año en que se causa y se presenta en una línea como costos directos del servicio en el estado de resultados y otros resultados integrales. La PTU se determina con base en la utilidad fiscal conforme al artículo 9 de la Ley del impuesto sobre la Renta (“LISR”).

s. ***Transacciones en moneda extranjera***

La moneda funcional de la Entidad es el peso. Las transacciones en moneda extranjera se registran al tipo de cambio vigente a la fecha de la transacción. Los saldos de los activos y pasivos en moneda extranjera se ajustan en forma mensual al tipo de cambio de mercado a la fecha de cierre de los estados financieros. Los efectos de las fluctuaciones cambiarias se registran en el estado de resultados y otros resultados integrales, excepto en los casos en los que procede su capitalización.

t. ***Reconocimiento de ingresos***

La Entidad reconoce ingresos por servicios de flete y determina sus tarifas con base en las condiciones competitivas de mercado de transporte y a sus gastos de operación que garanticen un margen de utilidad razonable.

Reconocimiento de ingresos: Los ingresos por flete se reconocen a medida que se presta el servicio desde el origen hasta el destino. La asignación de ingresos entre períodos de informe se basa en el tiempo de tránsito relativo en cada período en relación con los gastos incurridos. Otros ingresos operativos derivados de los servicios de flete se reconocen a medida que se realiza el servicio o se cumplen las obligaciones contractuales. Los incentivos para clientes, que se proporcionan principalmente por enviar un volumen acumulado específico o para envíos desde y hacia ubicaciones específicas, se registran como una reducción de los ingresos operativos en función de los envíos de clientes.

u. ***Cobertura contable de flujos de efectivo***

La Entidad cuenta con posiciones de activos derivados de cuentas por cobrar, de efectivo y equivalentes de efectivo y de pasivos financieros como arrendamientos denominados en dólares, moneda no-funcional. El reconocimiento contable de tales posiciones es con la fluctuación cambiaria (peso - dólar) en el estado de resultados como una cobertura natural.

En cumplimiento de IFRS 9, La Entidad designa como cobertura de flujo de efectivo (cobertura contable) el excedente del pasivo menos el activo en dólares como instrumento de cobertura y una proporción de las ventas proyectadas a un año (transacciones altamente probables) como instrumento cubierto, con la finalidad de reducir la asimetría contable del mayor valor de los arrendamientos en dólares contra el del efectivo y equivalentes de efectivo y cuentas por cobrar que arrojan un efecto de fluctuación cambiaria en el estado de resultados y otros resultados integrales.



4. Juicios contables críticos y fuentes clave para la estimación de incertidumbres

En la aplicación de las políticas contables, las cuales se describen en la Nota 3, la administración de la Entidad hace juicios, estimaciones y supuestos sobre los valores de activos y pasivos. Las estimaciones y supuestos asociados se basan en la experiencia y otros factores que se consideran relevantes. Los resultados reales podrían diferir de estas estimaciones.

Las fuentes de incertidumbre clave en las estimaciones efectuadas a la fecha del estado de posición financiera, y que tienen un riesgo significativo de derivar un ajuste en los valores en libros de activos y pasivos durante el siguiente período financiero son como sigue:

- Inmuebles, maquinaria y equipo: La Entidad revisa la estimación de su vida útil y método de depreciación. El efecto de cualquier cambio en la estimación se reconoce de manera prospectiva. Adicionalmente, al final de cada período, la Entidad revisa los valores en libros de sus activos tangibles a fin de determinar si existe un indicativo de que estos han sufrido alguna pérdida por deterioro.
- Deterioro: La Entidad realiza pruebas de deterioro cuando existen indicios. Estas pruebas implican la estimación de flujos futuros de efectivo que obtendrá la Entidad y de la tasa de descuento más apropiada.
- Beneficios a los empleados: Se basan en valuaciones actuariales con supuestos relativos a tasas de descuento, tasas de incremento de salarios y otras estimaciones actuariales utilizadas. Los supuestos son actualizados en forma anual.
- Contingencias: Como se detalla en la Nota 19, la Entidad está sujeta a contingencias que de materializarse no tendrían un impacto en la situación financiera, desempeño o flujos de efectivo futuros.
- Estimación de la tasa de descuento y plazo para el cálculo de los arrendamientos: La Entidad estima la tasa de descuento a utilizar en la determinación del pasivo por arrendamiento. También define el plazo de los arrendamientos como el periodo por el cual existe un compromiso contractual de pago, considerando el periodo no cancelable del contrato, así como las opciones de renovación y de terminación anticipada que es probable que se ejerzan.

La Entidad considera que los supuestos utilizados a la fecha de estos estados financieros son apropiados y bien fundamentados.

La Entidad también ha emitido juicios contables en la aplicación de ciertas normas contables. En particular, la Entidad ha concluido que sus concesiones no califican bajo el alcance de la *IFRIC 12; Acuerdos de Concesiones de Servicios*, debido a la naturaleza de la regulación a la que está sujeta.

5. Cuentas por cobrar a clientes

	2023	2022
Cuentas por cobrar a clientes	\$ 4,619,170	\$ 4,463,312
Estimación de pérdidas crediticias esperadas	<u>(32,080)</u>	<u>(28,123)</u>
Cientes - Neto	<u>\$ 4,587,090</u>	<u>\$ 4,435,189</u>

El plazo de crédito promedio sobre los servicios de flete es de 30 días. No se hace ningún cargo por intereses sobre las cuentas por cobrar a clientes. La Entidad ha reconocido una estimación de pérdidas crediticias esperadas por la totalidad de las cuentas por cobrar irrecuperables, con antigüedad de 120 días o más.

Antes de aceptar cualquier nuevo cliente, la Entidad utiliza un sistema externo de calificación crediticia para evaluar la calidad crediticia del cliente potencial y define los límites de crédito por cliente.



Antigüedad de las cuentas por cobrar vencidas, pero no incobrables:

	2023	2022
30 - 60 días	\$ 253,163	\$ 384,390
60 - 90 días	6,035	125,675
90 - 120 días	113,277	64,348
Más de 120 días	<u>590,257</u>	<u>424,025</u>
Total	<u>\$ 962,732</u>	<u>\$ 998,438</u>

La antigüedad promedio al 31 de diciembre 2023 y 2022 fue de 33 días cartera, para ambos periodos.

Las cuentas por cobrar a clientes reveladas en los párrafos anteriores incluyen los montos que están vencidos al final del periodo sobre el que se informa, pero para los cuales la Entidad no ha reconocido estimación de pérdidas crediticias debido a que no ha habido cambio significativo en la calidad crediticia y los importes aún se consideran recuperables.

Cambio en la estimación de pérdidas crediticias esperadas:

	2023	2022
Saldos al inicio del año	\$ (28,123)	\$ (28,123)
Incremento en provisión	<u>(3,957)</u>	<u>-</u>
Saldos al final del año	<u>\$ (32,080)</u>	<u>\$ (28,123)</u>

6. Inventarios

El saldo de este rubro se integra por:

	2023	2022
Materiales y accesorios	\$ 499,435	\$ 378,566
Diésel y lubricantes	317,056	310,045
Materiales en tránsito	<u>4,297</u>	<u>5,288</u>
	<u>\$ 820,788</u>	<u>\$ 693,899</u>

7. Inmuebles, maquinaria y equipo - Neto

El saldo de este rubro se integra como sigue:

	Saldos al 31 de diciembre de 2022	Adiciones directas	Bajas por Ventas	Trasposos al activo	Saldos al 31 de diciembre de 2023
Inversión:					
Vías y estructuras	\$ 29,784,366	\$ -	\$ -	\$ 2,829,107	\$ 32,613,473
Construcciones en proceso	9,234,755	4,918,328	-	(4,889,672)	9,263,411
Locomotoras	5,969,276	-	(976,548)	1,271,528	6,264,256
Terminales y talleres	5,576,302	-	-	483,584	6,059,886
Equipo de telecomunicaciones	3,344,286	-	(1,169)	199,323	3,542,440
Equipo de arrastre	3,500,368	-	(12,443)	-	3,487,925
Puentes, túneles y alcantarillas	2,871,584	-	-	86,667	2,958,251
Maquinaria de vía	1,636,614	-	(29,209)	3,130	1,610,535
Equipo automotriz	971,860	78,041	(56,509)	-	993,392
Equipo de cómputo	618,164	29,306	(15,412)	28,458	660,516
Terrenos	619,538	-	-	-	619,538
Maquinaria y equipo	393,160	-	(8,083)	22,434	407,511
Intereses por capitalizar	276,520	126,256	-	(66,390)	336,386
Maquinaria de talleres	184,643	-	(9,441)	-	175,202
Sistemas de comunicación y tráfico	133,980	-	-	-	133,980



	Saldos al 31 de diciembre de 2022	Adiciones directas	Bajas por Ventas	Trasposos al activo	Saldos al 31 de diciembre de 2023
Mobiliario y equipo de oficina	51,316	-	(444)	31,831	82,703
Edificios	15,328	-	-	-	15,328
Contenedores	<u>2,162</u>	<u>-</u>	<u>(26)</u>	<u>-</u>	<u>2,136</u>
Total de inversión	<u>\$ 65,184,222</u>	<u>\$ 5,151,931</u>	<u>\$ (1,109,284)</u>	<u>\$ -</u>	<u>\$ 69,226,869</u>
	Saldos al 31 de diciembre de 2022	Adiciones Directas	Bajas por ventas		Saldos al 31 de diciembre de 2023
Depreciación:					
Vías y estructuras	\$ 13,885,202	\$ 1,799,694	\$ -	\$	15,684,896
Locomotoras	3,435,175	395,548	(303,674)		3,527,049
Terminales y talleres	2,850,355	268,917	-		3,119,272
Equipo de arrastre	2,897,773	52,596	(11,106)		2,939,263
Equipo de telecomunicaciones	2,217,654	110,367	(1,161)		2,326,860
Puentes, túneles y alcantarillas	1,117,595	137,620	-		1,255,215
Maquinaria de vía	1,150,438	124,852	(28,453)		1,246,837
Equipo automotriz	625,138	85,465	(53,372)		657,231
Equipo de cómputo	471,486	66,710	(15,340)		522,856
Maquinaria y equipo	247,672	21,899	(8,083)		261,488
Maquinaria de talleres	166,829	2,765	(8,210)		161,384
Sistemas de comunicación y tráfico	130,569	1,852	-		132,421
Mobiliario y equipo de oficina	47,395	1,109	(443)		48,061
Edificios	12,010	769	-		12,779
Contenedores	<u>2,162</u>	<u>-</u>	<u>(26)</u>		<u>2,136</u>
Total de depreciación acumulada	<u>29,257,453</u>	<u>3,070,163</u>	<u>(429,868)</u>		<u>31,897,748</u>
Reserva para bajas	<u>(25,129)</u>	<u>972</u>	<u>-</u>		<u>(24,157)</u>
Inversión neta	<u>\$ 35,901,640</u>	<u>\$ 2,082,740</u>	<u>\$ (679,416)</u>		<u>\$ 37,304,964</u>
	Saldos al 31 de diciembre de 2021	Adiciones directas	Bajas por ventas	Trasposos al activo	Saldos al 31 de diciembre de 2022
Inversión:					
Vías y estructuras	\$ 27,363,154	\$ -	\$ (6,129)	\$ 2,427,341	\$ 29,784,366
Construcciones en proceso	8,473,117	4,918,148	-	(4,156,510)	9,234,755
Locomotoras	5,216,911	-	(48,010)	800,375	5,969,276
Terminales y talleres	5,164,392	-	-	411,910	5,576,302
Equipo de arrastre	3,436,487	-	(17,458)	81,339	3,500,368
Equipo de telecomunicaciones	3,289,655	197	(20,158)	74,592	3,344,286
Puentes, túneles y alcantarillas	2,651,177	-	-	220,407	2,871,584
Maquinaria de vía	1,587,526	-	(68,647)	117,735	1,636,614
Equipo automotriz	902,495	124,186	(56,822)	2,001	971,860
Terrenos	619,538	-	-	-	619,538
Equipo de cómputo	630,360	33,659	(62,345)	16,490	618,164
Maquinaria y equipo	386,800	3,025	(5,653)	8,988	393,160
Intereses por capitalizar	161,674	119,514	-	(4,668)	276,520
Maquinaria de talleres	184,643	-	-	-	184,643
Sistemas de comunicación y tráfico	133,980	-	-	-	133,980
Mobiliario y equipo de oficina	51,521	-	(205)	-	51,316
Edificios	15,328	-	-	-	15,328
Contenedores	<u>2,162</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>2,162</u>
Total de inversión	<u>\$ 60,270,920</u>	<u>\$ 5,198,729</u>	<u>\$ (285,427)</u>	<u>\$ -</u>	<u>\$ 65,184,222</u>



	Saldos al 31 de diciembre de 2021	Adiciones directas	Bajas por ventas	Saldos al 31 de diciembre de 2022
Depreciación:				
Vías y estructuras	\$ 12,158,568	\$ 1,729,082	\$ (2,448)	\$ 13,885,202
Locomotoras	3,172,943	305,733	(43,501)	3,435,175
Equipo de arrastre	2,861,991	52,681	(16,899)	2,897,773
Terminales y talleres	2,605,501	244,854	-	2,850,355
Equipo de telecomunicaciones	2,123,907	113,879	(20,132)	2,217,654
Maquinaria de vía	1,087,086	122,425	(59,073)	1,150,438
Puentes, túneles y alcantarillas	984,278	133,317	-	1,117,595
Equipo automotriz	598,794	81,787	(55,443)	625,138
Equipo de cómputo	476,091	57,402	(62,007)	471,486
Maquinaria y equipo	229,427	23,901	(5,656)	247,672
Maquinaria de talleres	163,995	2,834	-	166,829
Sistemas de comunicación y tráfico	127,144	3,425	-	130,569
Mobiliario y equipo de oficina	46,652	948	(205)	47,395
Edificios	11,242	768	-	12,010
Contenedores	2,162	-	-	2,162
Total de depreciación acumulada	<u>26,649,781</u>	<u>2,873,036</u>	<u>(265,364)</u>	<u>29,257,453</u>
Reserva para bajas	<u>(24,404)</u>	<u>(725)</u>	<u>-</u>	<u>(25,129)</u>
Inversión neta	<u>\$ 33,596,735</u>	<u>\$ 2,324,968</u>	<u>\$ (20,063)</u>	<u>\$ 35,901,640</u>

La depreciación cargada a resultados al 31 de diciembre de 2023 y 2022 fue por \$3,070,163 y \$2,873,036, respectivamente.

Al 31 de diciembre de 2023, los inmuebles, maquinaria y equipo incluyen costos de préstamos capitalizados por \$126,256 de los cuales se transfirieron a la depreciación del ejercicio \$2,211. La capitalización de los costos de préstamos se calcula con base en el promedio ponderado de los proyectos en proceso que se tienen como activos calificables y que aún no han finalizado, a esa fecha el promedio de activos calificables ascendió a \$1,452,648. La tasa promedio de capitalización anualizada al 31 de diciembre de 2023 y 2022 fue del 19.49% y 18.67%, respectivamente.

8. Activos por derechos de uso y obligaciones bajo arrendamiento

a. Activos por derechos de uso

	Saldos al 31 de diciembre de 2022	Adiciones y cambios en contratos	Depreciación	Saldos al 31 de diciembre de 2023
Equipo de arrastre	\$ 2,271,878	\$ 2,339,713	\$ 1,344,544	\$ 3,267,047
Equipo Tractivo	5,852	161,187	74,122	92,917
Contenedores	25,649	70,825	25,705	70,769
Edificios	137,892	84,294	103,969	118,217
Terrenos	<u>12,237</u>	<u>4,572</u>	<u>6,251</u>	<u>10,558</u>
Total	<u>\$ 2,453,508</u>	<u>\$ 2,660,591</u>	<u>\$ 1,554,591</u>	<u>\$ 3,559,508</u>
	Saldos al 31 de diciembre de 2021	Adiciones y cambios en contratos	Depreciación	Saldos al 31 de diciembre de 2022
Equipo de arrastre	\$ 1,395,438	\$ 1,955,111	\$ 1,078,671	\$ 2,271,878
Equipo Tractivo	47,345	45,154	86,647	5,852
Contenedores	33,678	219	8,248	25,649
Edificios	200,301	16,811	79,220	137,892
Terrenos	<u>14,161</u>	<u>4,848</u>	<u>6,772</u>	<u>12,237</u>
Total	<u>\$ 1,690,923</u>	<u>\$ 2,022,143</u>	<u>\$ 1,259,558</u>	<u>\$ 2,453,508</u>



La Entidad tiene la opción de comprar cierto equipo por un monto nominal al final del periodo del arrendamiento. El plazo mayor de los contratos de arrendamiento de algunos equipos es de 10 años y para algunos inmuebles como terrenos es de 30 años.

Los efectos cargados a resultados por activos por derechos de uso al 31 de diciembre de 2023 y 2022 fueron por depreciación \$1,554,591 y \$1,259,558, respectivamente.

b. Contratos de arrendamiento

Al 31 de diciembre de 2023 y 2022 la Entidad arrienda los siguientes activos:

Arrendador	Activo	Número de unidades	Tasas de interés %	Valor del pasivo 2023	Valor del pasivo 2022
BBVA	Locomotoras	38	4.32	\$ 77,137	\$ 5,768
BBVA	Equipo de arrastre y contenedores	2,194	4.70	261,102	435,500
ARC Rail	Equipo de arrastre	24	3.11	132	2,018
ATEL Leasing Corp	Equipo de arrastre	84	3.59	8,605	19,365
CIT Bank, N.A.	Equipo de arrastre	573	3.60	120,297	77,594
Citicorp Railmark	Equipo de arrastre	69	3.55	1,266	3,774
GATX	Equipo de arrastre	508	3.46	9,838	19,225
Greenbrier	Equipo de arrastre	332	3.55	272,745	17,425
Infinity	Equipo de arrastre	118	3.59	8,495	1,224
KTR Logistics	Equipo de arrastre	350	4.69	21,490	-
The Cit Group	Equipo de arrastre	543	3.61	82,825	12,123
Trinity	Equipo de arrastre	4,069	3.34 a 4.05	1,267,174	1,346,292
Union Tank Car	Equipo de arrastre	249	3.46	1,773	2,346
Wells Fargo	Equipo de arrastre	1,464	3.43	832,657	197,443
Varios	Terrenos para repetidoras y Edificios	102	2.26 a 10.56	<u>109,493</u>	<u>131,403</u>
				3,075,029	2,271,500
Porción circulante de las obligaciones bajo arrendamiento a largo plazo				<u>(945,301)</u>	<u>(935,634)</u>
Obligaciones bajo arrendamiento a largo plazo				<u>\$ 2,129,728</u>	<u>\$ 1,335,866</u>

Los vencimientos de las obligaciones bajo arrendamiento a largo plazo son como sigue:

2023	
2025	\$ 677,629
2026	426,896
2027	301,414
2028	211,835
2029 y posteriores	<u>511,954</u>
	<u>\$ 2,129,728</u>

Los efectos cargados a resultados por obligaciones bajo arrendamiento al 31 de diciembre 2023 y 2022 son: Intereses \$110,960 y \$89,495, utilidad cambiaria \$(215,359) y \$(140,499) y pagos por obligaciones \$1,724,435 y \$1,343,205 respectivamente. En 2023 y 2022 el efecto en resultados por ISR diferido fue de \$(82,273) y \$(42,195), respectivamente.



9. Títulos de concesión

El saldo de este rubro se integra como sigue:

	2023	2022
Título de concesión:		
Vía troncal Pacífico-Norte	\$ 993,236	\$ 993,236
Vía corta Nogales-Nacozari	20,500	20,500
Vía corta Ojinaga-Topolobampo	2,674	2,674
Reparaciones mayores	<u>10,128</u>	<u>10,128</u>
	1,026,538	1,026,538
Radiofrecuencias	<u>28,934</u>	<u>28,934</u>
Total concesiones	1,055,472	1,055,472
Amortización acumulada	<u>(899,822)</u>	<u>(865,358)</u>
	<u>\$ 155,650</u>	<u>\$ 190,114</u>

La amortización cargada a los resultados al 31 de diciembre de 2023 y 2022 fue por \$34,464 para ambos periodos.

El valor del título de concesión de la Vía Troncal del Pacífico-Norte se determinó restando del precio pagado por GFM por la compra de las acciones de la Entidad, el valor de los activos tangibles recibidos, neto del pasivo por el arrendamiento de 24 locomotoras que FNM había celebrado con Arrendadora Internacional, S.A. de C.V. (liquidado en 2001).

10. Inversión en acciones de asociada e inversiones permanentes

La Entidad tiene el 25% del capital social de FTVM (“asociada”), entidad responsable de operar la Terminal Ferroviaria de la Ciudad de México. Como se estableció en los lineamientos generales para la apertura a la inversión del Sistema Ferroviario Mexicano, las empresas conectantes con la Terminal tendrían cada una el 25% de las acciones representativas de su capital social.

En Asamblea General Extraordinaria de Accionistas de FTVM con fecha 24 de marzo de 2023, se aprobó un aumento de capital en la parte variable mediante la capitalización del adeudo privado con sus accionistas por la cantidad de \$675,556 a través de la emisión de 675,556,016 acciones ordinarias nominativas de la serie A subserie A-2, lo que representó para la Entidad un incremento de \$168,889 en su participación correspondiendo a 168,889,004 acciones ordinarias.

En diciembre de 2007, la Entidad adquirió 100 acciones de TTX Company, siendo la principal actividad de esta empresa el proveer equipo de arrastre a sus socios, principalmente los Ferrocarriles Clase I de América del Norte.

Las inversiones en acciones de asociada e inversiones permanentes son:

Entidad	2023	2022	Número de acciones	% de Tenencia
FTVM	\$ 389,433	\$ 163,016	174,253,214	25%
TTX Company	<u>119,335</u>	<u>119,335</u>	100	0.6%
Total	<u>\$ 508,768</u>	<u>\$ 282,351</u>		

La participación en los resultados es de la siguiente manera:

Entidad	2023	2022
FTVM	<u>\$ 57,528</u>	<u>\$ 38,645</u>



11. Deuda a largo plazo

El 13 de mayo de 2021, la Comisión Nacional Bancaria y de Valores autorizó a la Entidad un programa de certificados bursátiles hasta por un importe de \$20,000,000 (a valor nominal), con vigencia de cinco años.

El 14 de octubre de 2014, la Comisión Nacional Bancaria y de Valores autorizó a la Entidad un programa de certificados bursátiles hasta por un importe de \$5,000,000 (a valor nominal), con vigencia de cinco años.

Al 31 de diciembre de 2023 y 2022, la Entidad tiene emisiones de certificados bursátiles con las siguientes características y cuyo saldo se integra a continuación:

Emisión	Fecha de contratación	Fecha de vencimiento	Tasa	2023	2022
FERROMX-14	20-Oct-2014	07-Oct-2024	Tasa fija de 6.76%	\$ 2,000,000	\$ 2,000,000
FERROMX-21	18-May-2021	09-May-2028	Tasa fija de 7.19%	1,692,000	1,692,000
FERROMX-21-2	18-May-2021	13-May-2025	TIIE 28d + 0.20%	3,308,000	3,308,000
				<u>7,000,000</u>	<u>7,000,000</u>
Costo de emisión de deuda				<u>(5,790)</u>	<u>(9,015)</u>
				<u>6,994,210</u>	<u>6,990,985</u>
Porción circulante de la deuda a largo plazo				<u>(1,999,585)</u>	<u>-</u>
Deuda a largo plazo				<u>\$ 4,994,625</u>	<u>\$ 6,990,985</u>

Los créditos establecen ciertas restricciones y obligaciones de hacer y no hacer, las cuales a la fecha de este dictamen se han cumplido.

Los intereses a cargo durante los ejercicios 2023 y 2022 ascendieron a \$648,633 y \$638,864, respectivamente.

El promedio de la Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio (TIIE) a 28 días al 31 de diciembre de 2023 y 2022 fue de 11.14% y 7.65%, respectivamente.

12. Beneficios a empleados

- El valor de las obligaciones por beneficios adquiridos al 31 de diciembre de 2023 y 2022 ascendió a \$312,018 y \$296,474, respectivamente.
- A continuación, se presenta un análisis del Costo Neto del Período (CNP) por tipo de plan:

	2023	2022
Costo laboral del servicio actual	\$ 21,084	\$ 19,531
Costo financiero	28,079	20,913
Utilidad actuarial	<u>(33,619)</u>	<u>(13,968)</u>
Total	<u>\$ 15,544</u>	<u>\$ 26,476</u>

- Principales hipótesis actuariales:

Las tasas nominales utilizadas en el cálculo de las obligaciones por beneficios y rendimientos del plan se muestran a continuación:

	2023 (%)	2022 (%)
Tasa de descuento	10.42	10.11
Tasa de incremento salarial	4.75	4.75
Tasa de incremento al salario mínimo	19.00 / 4.00*	21.00 / 7.00*



*19.00% corresponde a la zona general y 4.00% corresponde a la zona libre de la frontera norte.

d. Análisis de sensibilidad

Los análisis de sensibilidad que a continuación se presentan se determinaron en base a los cambios razonablemente posibles de los respectivos supuestos ocurridos al final del periodo que se informa, mientras todas las demás hipótesis se mantienen constantes.

Si la tasa de descuento es de 50 puntos base más alta (más baja), la obligación por beneficio definido disminuiría a \$302,933 o aumentaría a \$321,712.

Si el incremento en el salario previsto aumenta (disminuye) 50 puntos base, la obligación por beneficio definido aumentaría a \$312,286 o disminuiría a \$311,503.

Si el incremento del salario mínimo aumenta (disminuye) 50 puntos base, la obligación por beneficio definido aumentaría a \$321,768 o disminuiría a \$302,590.

Si la esperanza de vida aumenta (disminuye) en un año, tanto para hombres y mujeres, la obligación de beneficio definido se aumentaría a \$312,357 o disminuiría a \$311,698.

El análisis de sensibilidad presentado anteriormente puede no ser representativo de la variación real en la obligación de beneficios definidos, ya que es poco probable que el cambio en las hipótesis ocurra de forma aislada unas de otras debido a que algunas de las hipótesis pueden estar correlacionadas.

Por otra parte, al presentar el análisis de sensibilidad anterior, el valor presente de las obligaciones por prestaciones definidas se calcula utilizando el método de crédito unitario proyectado al final del periodo del que se reporta, el cual es el mismo que el que se aplicó en el cálculo del pasivo por obligaciones definidas reconocidas en el estado de situación financiera.

No hubo cambios en los métodos e hipótesis utilizados en la preparación del análisis de sensibilidad de años anteriores.

13. Principales costos y gastos de operación

Los principales costos y gastos de operación se indican a continuación:

	2023	2022
Costo de operación:		
Diésel y gasolina	\$ 6,532,430	\$ 6,266,630
Mano de obra	5,020,095	4,294,381
Arrendamiento de locomotoras	1,705,794	1,804,433
Renta de carros (Car - Hire)	1,503,835	1,744,022
Mantenimiento de terceros a locomotoras	1,253,238	1,255,964
Arrendamiento de equipo de arrastre y contenedores	926,693	992,100
Policía y vigilancia	524,513	449,465
Derechos de concesión	521,374	474,248
Servicios de conexión y terminal	489,272	386,112
Materiales y refacciones para carros	345,978	326,738
Mantenimiento de terceros a carros	284,266	261,695
Contratistas	215,209	163,348
Sustracción de bienes	209,967	165,597
Gastos-ingresos por siniestros	177,419	159,737
Pre-Trip e inspección automotriz	149,552	143,659
Gastos de viaje	115,700	100,733
Otros	<u>3,007,200</u>	<u>2,532,023</u>
Total de costos de operación	<u>\$ 22,982,535</u>	<u>\$ 21,520,885</u>



	2023	2022
Gasto de operación:		
Sueldos	\$ 533,899	\$ 519,464
Honorarios y asesorías	273,325	271,420
Mantenimiento y materiales de equipo de cómputo	167,120	152,012
Mantenimiento de terceros a inmuebles	49,572	46,508
Propaganda y publicidad	37,743	40,987
Donativos	32,570	1,503
Gastos de viaje	32,161	27,523
Gastos de telecomunicaciones	12,818	19,153
Capacitación confianza	7,609	11,360
Licencias de software	2,419	2,124
Arrendamiento de inmuebles	577	-
Otros	<u>114,618</u>	<u>97,142</u>
Total gastos de operación	<u>\$ 1,264,431</u>	<u>\$ 1,189,196</u>

14. Capital contable

- a. El capital social al 31 de diciembre de 2023 y 2022, se integra como se muestra a continuación:

Descripción	Acciones	Importe
Serie "B-1" (Clase I): representa la porción fija del capital sin derecho a retiro	25,500	\$ 25
Serie "B-2" (Clase I): representa la porción fija del capital sin derecho a retiro	10,017,578	10,025
Serie "B-1" (Clase II): representa la porción variable del capital con derecho a retiro	2,278,995,571	2,280,575
Serie "B-2" (Clase II): representa la porción variable del capital con derecho a retiro	<u>171,084,643</u>	<u>171,203</u>
Capital Social	<u>2,460,123,292</u>	<u>\$ 2,461,828</u>

- b. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 22 de noviembre de 2023 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,377,400 (equivalente a US\$80,000), el cual fue pagado en la misma fecha.
- c. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 25 de agosto de 2023 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,260,577 (equivalente a US\$75,000), el cual fue pagado en la misma fecha.
- d. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 24 de mayo de 2023 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,340,100 (equivalente a US\$75,000), el cual fue pagado en la misma fecha.
- e. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 27 de febrero de 2023 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,380,803 (equivalente a US\$75,000), el cual fue pagado en la misma fecha.
- f. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 28 de noviembre de 2022 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$581,076 (equivalente a US\$30,000), el cual fue pagado en la misma fecha.
- g. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 22 de agosto de 2022 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,506,263 (equivalente a US\$75,000), el cual fue pagado en la misma fecha.



- h. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 20 de mayo de 2022 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,996,630 (equivalente a US\$100,000), el cual fue pagado en la misma fecha.
- i. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 22 de febrero de 2022 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,624,504 (equivalente a US\$80,000), el cual fue pagado en la misma fecha.
- j. La utilidad del ejercicio está sujeta a la disposición legal que requiere que, cuando menos, un 5% de la utilidad de cada ejercicio sea destinada a incrementar la reserva legal hasta que ésta sea igual a una quinta parte del importe del capital social pagado. La reserva legal puede capitalizarse, pero no debe repartirse a menos que se disuelva la sociedad y debe ser reconstituida cuando disminuya por cualquier motivo. Al 31 de diciembre de 2023 y 2022 su importe a valor nominal asciende a \$492,366 para ambos periodos.
- k. La administración de la Entidad revisa la estructura de capital cuando presenta sus proyecciones financieras como parte del plan de negocio al Consejo de Administración y accionistas de la Entidad. Como parte de esta revisión el Consejo de Administración considera el costo de capital y sus riesgos asociados.
- l. Los saldos de las cuentas fiscales del capital contable al 31 de diciembre son:

	2023	2022
Cuenta de capital de aportación	\$ 11,140,303	\$ 10,644,280
Cuenta de utilidad fiscal neta	\$ 18,855,515	\$ 17,072,901

- m. Los pagos basados en acciones incluyen inversiones no permanentes en acciones de GMéxico y GMXT y el plan de acciones para empleados.

Al 31 de diciembre de 2023 y 2022 contienen las siguientes acciones:

1. Inversiones no permanentes:

	Acciones	
	2023	2022
- Acciones de GMéxico	7,768,142	7,814,667
- Acciones de GMXT	321,359	725,240
	<u>8,089,501</u>	<u>8,539,907</u>

2. Plan de acciones:

- 2015 - 2023	45,319	565,978
- 2018 - 2026	<u>1,533,520</u>	<u>1,605,133</u>
	<u>1,578,839</u>	<u>2,171,111</u>
Total	<u>9,668,340</u>	<u>10,711,018</u>

Plan de compra de acciones para los empleados - La Entidad cuenta con un plan de compra de acciones para ciertos empleados a través de un fideicomiso del cual Ferromex es fideicomitente y fideicomisario, mediante el cual adquiere acciones de GMXT para la venta a sus empleados. El precio de venta fue establecido a su valor razonable de mercado en la fecha de asignación. Cada dos años los empleados podrán retirar el 50% de las acciones pagadas. Los empleados pagarán por las acciones a través de descuentos en la nómina quincenal durante el período de ochos años del plan, o anualmente contra la PTU. Al final del período de ocho años, la Entidad asignará al participante un bono de una acción por cada 10 acciones compradas.



Si la acción paga dividendos durante el período de ocho años, los participantes tendrán derecho a recibir el dividendo en efectivo y esos dividendos serán usados para deducir el saldo que se adeuda por las acciones compradas.

En caso de que el empleado renuncie voluntariamente, la Entidad le pagará el precio de compra aplicando una deducción de acuerdo con lo establecido en el contrato firmado por el empleado.

En caso de cese involuntario, la Entidad pagará al empleado la diferencia entre el valor razonable de las acciones pagadas en la fecha de término de la relación laboral y el precio de compra. Si el valor razonable de mercado de las acciones es mayor que el precio de compra, la Entidad aplicará una deducción sobre el monto que hay que pagar al empleado de acuerdo con lo establecido en el contrato firmado por el empleado.

En caso de jubilación o muerte del empleado, la Entidad entregará al comprador o a su beneficiario legal, las acciones efectivamente pagadas a la fecha de jubilación o deceso.

15. Administración de riesgo

- a. **Información de políticas contables materiales** - Los detalles de información de políticas contables materiales y métodos adoptados (incluyendo los criterios de reconocimiento, bases de valuación y las bases de reconocimiento de ingresos y egresos) para cada clase de activo financiero, pasivo financiero e instrumentos de capital se revelan en la Nota 3.
- b. **Administración del riesgo de capital** - La Entidad administra su capital para asegurar que la misma estará en capacidad de continuar como negocio en marcha mientras que maximizan el rendimiento a sus accionistas a través de la optimización de los saldos de capital. La estrategia general de la Entidad no ha sido modificada en comparación con 2022.

La estructura de capital de la Entidad está compuesta por capital social emitido y utilidades acumuladas como se revela en la Nota 14.

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

- c. **Categorías de instrumentos financieros y políticas de administración de riesgos** - Las principales categorías de los instrumentos financieros son:

	Riesgo	2023	2022
Activos financieros:			
Efectivo y equivalentes de efectivo	(ii)	\$ 1,297,011	\$ 2,285,213
Cuentas por cobrar:			
Clientes - Neto	(i)	4,587,090	4,435,189
Partes relacionadas	(i)	1,219,997	433,029
Otras	(i)	<u>19,211</u>	<u>20,568</u>
		<u>\$ 7,123,309</u>	<u>\$ 7,173,999</u>
Pasivos financieros a costo amortizado:			
Porción circulante de la deuda a largo plazo	(ii) (iii)	\$ 1,999,585	\$ -
Proveedores	(ii) (iii)	1,570,572	1,479,856
Cuentas por pagar netas a otros ferrocarriles	(ii) (iii)	207,306	375,909
Partes relacionadas	(i)	996,827	1,516,088
Gastos acumulados	(ii)	739,312	740,445
Obligaciones bajo arrendamiento corto y largo plazo	(ii)	3,075,029	2,271,500
Deuda a largo plazo	(ii) (iii)	<u>4,994,625</u>	<u>6,990,985</u>
		<u>\$ 13,583,256</u>	<u>\$ 13,374,783</u>



Los activos y pasivos de la Entidad están expuestos a diversos riesgos económicos que incluyen: (i) Riesgo de crédito, (ii) Riesgo de liquidez, (iii) Riesgos financieros de mercado (tasa de interés y divisas).

La Entidad busca minimizar los efectos negativos potenciales de los riesgos antes mencionados en su desempeño financiero a través de diferentes estrategias las cuales se describen a continuación:

- c.1 **Administración del riesgo de crédito** - El riesgo de crédito se refiere al riesgo de que las contrapartes incumplan sus obligaciones contractuales resultando en una pérdida para la Entidad. En el caso de la Entidad, el principal riesgo de crédito surge de las cuentas por cobrar a clientes, partes relacionadas y otras.

Al 31 de diciembre de 2023 y 2022, la exposición máxima al riesgo de crédito asciende a \$5,826,298 y \$4,888,786, respectivamente.

- c.2 **Administración del riesgo de liquidez** - La Entidad administra el riesgo de liquidez invirtiendo sus excedentes de efectivo en instrumentos de inversión sin riesgo para ser utilizados en el momento que la Entidad los requiera. La Entidad tiene vigilancia continua de flujos de efectivo proyectados y reales.

Los vencimientos de la deuda a largo plazo, así como sus tasas de interés, se presentan en la Nota 11.

Al 31 de diciembre, los vencimientos contractuales de los pasivos financieros con base en los períodos de pago son como sigue:

2023	Menos de 1 año	Más de 1 año y menos de 5 años	Más de 5 años	Total
Porción circulante de la deuda a largo plazo	\$ 1,999,585	\$ -	\$ -	\$ 1,999,585
Proveedores	1,570,572			1,570,572
Cuentas por pagar netas a otros ferrocarriles	207,306	-	-	207,306
Partes relacionadas	996,827	-	-	996,827
Gastos acumulados	739,312	-	-	739,312
Obligaciones bajo arrendamiento corto y largo plazo	945,301	1,517,498	612,230	3,075,029
Deuda a largo plazo	-	4,994,625	-	4,994,625
Intereses de deuda	<u>651,045</u>	<u>581,037</u>	<u>-</u>	<u>1,232,082</u>
Total	<u>\$ 7,109,948</u>	<u>\$ 7,093,160</u>	<u>\$ 612,230</u>	<u>\$ 14,815,338</u>
2022	Menos de 1 año	Más de 1 año y menos de 5 años	Más de 5 años	Total
Proveedores	\$ 1,479,856	\$ -	\$ -	\$ 1,479,856
Cuentas por pagar netas a otros ferrocarriles	375,909	-	-	375,909
Partes relacionadas	1,516,088	-	-	1,516,088
Gastos acumulados	740,445	-	-	740,445
Obligaciones bajo arrendamiento corto y largo plazo	935,634	1,149,515	186,351	2,271,500
Deuda a largo plazo	-	5,302,208	1,688,777	6,990,985
Intereses de deuda	<u>649,115</u>	<u>1,170,579</u>	<u>61,503</u>	<u>1,881,197</u>
Total	<u>\$ 5,697,047</u>	<u>\$ 7,622,302</u>	<u>\$ 1,936,631</u>	<u>\$ 15,255,980</u>



c.3 **Riesgo de mercado** - Las actividades de la Entidad la exponen principalmente a riesgos financieros de cambios en tasas de interés y de tipo de cambio.

- i. **Administración de riesgo de la tasa de interés** - La Entidad se encuentra expuesta a riesgos en la tasa de interés, debido a que una de las emisiones de deuda, fue realizada a tasa variable (TIIE).

El análisis de sensibilidad que determina la Entidad se prepara con base en la exposición a las tasas de interés de la emisión de certificados bursátiles, sostenida en tasas variables. Para ello, se prepara un análisis asumiendo que el importe del pasivo pendiente al final del período sobre el que se informa ha sido el pasivo pendiente para todo el año. Para medir el riesgo en las tasas de interés, se utiliza un incremento o decremento de 0.024 puntos, lo cual representa la evaluación de la administración sobre el posible cambio razonable en las tasas de interés.

Si las tasas de interés hubieran estado 0.003 puntos por encima/por debajo y todas las otras variables permanecieran constantes:

El resultado del periodo que terminó el 31 de diciembre de 2023 disminuiría/aumentaría \$9,175 (2022: disminución/aumento por \$50,972). Esto es principalmente atribuible a la exposición de la Entidad a las tasas de interés sobre su préstamo a tasa variable.

La sensibilidad a las tasas de interés de la Entidad ha aumentado durante el año en curso debido principalmente al incremento en la variable de instrumentos de deuda.

- ii. **Administración de riesgo cambiario** - La Entidad realiza transacciones denominadas en moneda extranjera; consecuentemente está expuesta a fluctuaciones en el tipo de cambio, las cuales son manejadas dentro de los parámetros de las políticas aprobadas.

El siguiente análisis detalla la sensibilidad de la Entidad a un incremento/decremento de 3.9% para 2023 y 2.4% para 2022 que representan las tasas de sensibilidad utilizadas cuando se reporta el riesgo cambiario y representan la evaluación de la administración sobre el posible cambio razonable en las tasas de cambio. El análisis de sensibilidad incluye únicamente las partidas monetarias pendientes denominadas en moneda extranjera y ajusta su conversión al final de los ejercicios. Si se presentara un debilitamiento en los porcentajes señalados, en el peso con respecto al dólar estadounidense, entonces habría un impacto comparable sobre los resultados de:

	Efecto en miles de dólares estadounidenses*	
	2023	2022
Resultados	\$ (4,249)	\$ (1,872)

* Principalmente atribuible a la exposición de los saldos de las cuentas por cobrar y por pagar en dólares estadounidenses en la Entidad al final del ejercicio sobre el que se informa.

La sensibilidad de la Entidad a la moneda extranjera ha incrementado durante el periodo actual principalmente por el incremento en arrendamientos, proveedores y acreedores, clientes y cuentas por cobrar y al decremento en compañías afiliadas por pagar y efectivo y equivalentes de efectivo.

En opinión de la administración, el análisis de sensibilidad no es representativo del riesgo cambiario inherente, ya que la exposición al final del ejercicio no refleja la exposición durante el año.



Los valores en libros de los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera al final del ejercicio sobre el que se informa son los siguientes:

- a) La posición monetaria en dólares estadounidenses al 31 de diciembre es:

	2023	2022
Miles de dólares estadounidenses:		
Activos monetarios	161,170	137,888
Pasivos monetarios	<u>(271,268)</u>	<u>(216,077)</u>
Posición neta corta	<u>(110,098)</u>	<u>(78,189)</u>
Equivalentes en pesos	<u>\$ (1,859,941)</u>	<u>\$ (1,513,856)</u>

- b) Las transacciones en moneda extranjera fueron como sigue:

	Miles de dólares estadounidenses	
	2023	2022
Ingresos:		
Ingresos por servicios	\$ 1,095,774	\$ 877,132
Renta de carros (Car-Hire)	18,900	20,461
Venta de durmientes y refacciones	18,883	2,239
Recuperación de siniestros	3,912	4,960
Intereses	2,844	392
Arrendamiento de locomotoras	<u>4</u>	<u>-</u>
	<u>\$ 1,140,317</u>	<u>\$ 905,184</u>
Egresos:		
Arrendamiento de equipo de arrastre y contenedores	\$ 137,774	\$ 106,522
Compra de materiales	134,008	88,062
Renta de carros (Car-Hire)	114,596	114,201
Renta de equipo tractivo	104,980	94,502
Mantenimiento de locomotoras y carros	36,084	32,540
Compra de activo fijo	33,470	24,774
Asistencia técnica y otros	12,838	9,870
Gastos por siniestros	5,024	5,458
Maniobras	2,929	1,124
Arrendamiento de oficina	1,880	1,758
Asesoría legal y especializada	1,400	1,400
Intereses y comisiones pagadas	<u>83</u>	<u>63</u>
	<u>\$ 585,066</u>	<u>\$ 480,274</u>

- c) Los tipos de cambio, en pesos, vigentes a la fecha de los estados financieros y a la fecha del informe, fueron como sigue:

	2023	2022	6 de marzo de 2024
Dólar estadounidense	<u>\$ 16.8935</u>	<u>\$ 19.3615</u>	<u>\$ 16.9828</u>

- d. **Valor razonable de los instrumentos financieros** - El valor razonable de los instrumentos financieros presentados a continuación ha sido determinado por la Entidad usando la información disponible en el mercado u otras técnicas de valuación que requieren de juicio para desarrollar e interpretar las estimaciones de valores razonables, asimismo utiliza supuestos que se basan en las condiciones de mercado existentes a cada una de las fechas del estado de posición financiera. Consecuentemente, los montos estimados que se presentan no necesariamente son indicativos de los montos que la Entidad podría realizar en un intercambio de mercado actual. El uso de diferentes supuestos y/o métodos de estimación podrían tener un efecto material en los montos estimados de valor razonable.



Los importes de efectivo y equivalentes de efectivo de la Entidad, así como las cuentas por cobrar y por pagar de terceros y partes relacionadas, se aproximan a su valor razonable porque tienen vencimientos a corto plazo. La deuda a largo plazo de la Entidad se registra a su costo amortizado y consiste en deuda que genera intereses a tasas fijas que están relacionadas a indicadores de mercado. Para obtener y revelar el valor razonable de la deuda a largo plazo se utilizan los precios de cotización del mercado o las cotizaciones de los operadores para instrumentos similares.

Los importes en libros de los instrumentos financieros por categoría y sus valores razonables estimados al 31 de diciembre de 2023 y 2022 son como sigue:

	2023		2022	
	Valor en libros	Valor razonable	Valor en libros	Valor razonable
Activos financieros:				
Efectivo y equivalentes de efectivo	\$ 1,297,011	\$ 1,297,011	\$ 2,285,213	\$ 2,285,213
Cuentas por cobrar	5,807,087	5,807,087	4,868,218	4,868,218
Otras	19,211	19,211	20,568	20,568
	<u>\$ 7,123,309</u>	<u>\$ 7,123,309</u>	<u>\$ 7,173,999</u>	<u>\$ 7,173,999</u>
Pasivos financieros a costo amortizado:				
Cuentas por pagar	\$ 2,774,705	\$ 2,774,705	\$ 3,371,853	\$ 3,371,853
Gastos acumulados	739,312	739,312	740,445	740,445
Obligaciones bajo arrendamiento corto y largo plazo	3,075,029	3,075,029	2,271,500	2,271,500
Deuda a largo plazo, incluyendo la porción circulante	<u>6,994,210</u>	<u>7,887,814</u>	<u>6,990,985</u>	<u>8,361,096</u>
	<u>\$ 13,583,256</u>	<u>\$ 14,476,860</u>	<u>\$ 13,374,783</u>	<u>\$ 14,744,894</u>

16. Operaciones y saldos con partes relacionadas

a. Los saldos con partes relacionadas son:

	2023	2022
Por cobrar:		
Grupo Ferroviario Mexicano, S.A. de C.V.	\$ 880,211	\$ -
Union Pacific Railroad, Co.	115,325	53,305
Florida East Coast Railway, LLC.	79,096	38,030
Operadora de Minas e Instalaciones, S.A. de C.V.	58,590	66,688
Mexicana de Cobre, S.A. de C.V.	31,478	32,827
Soluciones Logísticas Transfronterizas Mexicanas, S.de R.L. de C.V.	20,657	-
Asarco, LLC.	14,403	22,055
Metalúrgica de Cobre, S.A. de C.V.	13,098	13,016
Inmobiliaria Bosques de Ciruelos, S.A. de C.V.	2,632	2,032
UPDS de México, S. de R.L. de C.V.	2,370	13,647
Operadora de Minas de Nacozari, S.A. de C.V.	1,937	4,545
Texas Pacífico Transportation, LTD.	200	200
Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S.A. de C.V.	-	161,765
UP Logistic de México, S. de R.L.	-	18,624
LOUP Logistic, Co.	-	5,041
México Proyectos y Desarrollos Servicios, S.A. de C.V.	-	1,096
Raven Logistic, Inc.	-	139
Union Pacific Distribution Services	-	13
México Compañía Constructora, S.A. de C.V.	-	6
	<u>\$ 1,219,997</u>	<u>\$ 433,029</u>



Por pagar:

Ferrosur, S.A. de C.V.	\$	410,163	\$	973,237
Intermodal México, S.A. de C.V.		231,336		246,181
TTX Company		210,334		161,915
Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S.A. de C.V.		82,393	-	
Operadora de Cinemas, S.A. de C.V.		22,597		8,217
Intermodal México Arrendadora, S.A. de C.V.		17,764		15,956
Grupo México Servicios, S.A. de C.V.		11,825		53,902
Grupo México Servicios de Ingeniería, S.A. de C.V.		5,421		2,501
Eólica el Retiro, S.A.P.I. de C.V.		3,617		4,781
PS Technology, Inc.		1,131		12,193
LOUP Logistic, Co.		144	-	
Boutique Bowling de Mexico, S.A. de C.V.		102	-	
Grupo Ferroviario Mexicano, S.A. de C.V.	-			36,369
México Transportes Aéreos, S.A. de C.V.	-			788
GMéxico Transportes, S.A. de C.V.	-			45
Industrial Minera México, S.A. de C.V.	-			3
	\$	<u>996,827</u>	\$	<u>1,516,088</u>

- b. Las operaciones con partes relacionadas efectuadas en el curso normal de sus operaciones, fueron como sigue:

	2023	2022
Ingresos:		
Servicios de transportación prestados	\$ 3,593,542	\$ 3,431,288
Renta de carros (Car-Hire)	151,508	127,844
Arrendamientos de locomotoras	76,894	11,843
Consultoría financiera	51,391	27,237
Intereses	<u>4,421</u>	<u>16,676</u>
	<u>\$ 3,877,756</u>	<u>\$ 3,614,888</u>
Egresos:		
Fletes interlineales	\$ 2,178,026	\$ 1,990,915
Renta de locomotoras	1,670,436	1,816,275
Renta de carros (Car-Hire)	1,358,472	1,402,141
Renta de unidades de arrastre y contenedores	756,576	829,719
Maniobras	639,790	568,438
Compra de material de vía	275,457	-
Arrastres	221,237	192,968
Renta de chasises	155,061	-
Adquisición de activo fijo	125,964	40,453
Reparación de carros	124,727	114,557
Inspección automotriz	70,744	76,393
Fletes misceláneos	61,958	33,208
Arrendamiento de oficina	33,476	35,373
Servicios de asesoría y licencias para software	29,364	73,451
Asesoría legal y especializada	23,694	28,097
Derechos de paso	17,681	10,588
Siniestros	11,427	35,412
Mantenimiento locomotoras	6,241	16,643
Otros servicios	<u>263,042</u>	<u>410,559</u>
	<u>\$ 8,023,373</u>	<u>\$ 7,675,190</u>



17. Impuestos a la utilidad

La Entidad está sujeta al ISR, cuya tasa es del 30% para 2023 y 2022 y continuará al 30% para 2024 y años posteriores.

- a. La provisión para ISR se analiza cómo se muestra a continuación:

	2023	2022
ISR causado	\$ 2,928,484	\$ 2,629,039
Impuesto diferido del ejercicio	<u>510,840</u>	<u>88,805</u>
Total provisión	<u>\$ 3,439,324</u>	<u>\$ 2,717,844</u>

- b. Los principales conceptos que originan el saldo del pasivo por ISR diferido, son:

2023	Saldo inicial	Reconocimiento de resultados	Reconocimiento en utilidad integral	Saldo final
Diferencias temporales:				
Clientes	\$ 102,576	\$ 8,567	\$ -	\$ 111,143
Proveedores	155,082	(43,201)	-	111,881
Cuentas por pagar netas a otros ferrocarriles	181,805	92,935	-	274,740
Pasivos acumulados y acreedores	70,767	10,749	-	81,516
Part. de los trabajadores en las ut.	277,153	(32,038)	-	245,115
Beneficios a los empleados	88,942	14,749	(10,086)	93,605
Deuda a corto y largo plazo	<u>802</u>	<u>(668)</u>	<u>-</u>	<u>134</u>
Total del impuesto anticipado activo	877,127	51,093	(10,086)	918,134
Inventarios	(208,170)	(38,067)	-	(246,237)
Inmuebles, maq. y equipo	(2,417,686)	(462,726)	-	(2,880,412)
Títulos de concesión	(57,034)	10,339	-	(46,695)
Pagos anticipados	(186,790)	10,794	-	(175,996)
Obligaciones bajo arrendamiento corto y largo plazo	<u>(54,603)</u>	<u>(82,273)</u>	<u>(8,468)</u>	<u>(145,344)</u>
Total del impuesto diferido pasivo	<u>(2,924,283)</u>	<u>(561,933)</u>	<u>(8,468)</u>	<u>(3,494,684)</u>
Total del impuesto diferido	<u>\$ (2,047,156)</u>	<u>\$ (510,840)</u>	<u>\$ (18,554)</u>	<u>\$ (2,576,550)</u>

2022	Saldo inicial	Reconocimiento de resultados	Reconocimiento en utilidad integral	Saldo final
Diferencias temporales:				
Clientes	\$ 82,811	\$ 19,765	\$ -	\$ 102,576
Proveedores	85,752	69,330	-	155,082
Cuentas por pagar netas a otros ferrocarriles	166,466	15,339	-	181,805
Pasivos acumulados y acreedores	58,752	12,015	-	70,767
Part. de los trabajadores en las ut.	231,517	45,636	-	277,153
Beneficios a los empleados	80,999	12,133	(4,190)	88,942
Deuda a corto y largo plazo	<u>30</u>	<u>772</u>	<u>-</u>	<u>802</u>
Total del impuesto anticipado activo	706,327	174,990	(4,190)	877,127



2022	Saldo inicial	Reconocimiento de resultados	Reconocimiento en utilidad integral	Saldo final
Inventarios	(201,240)	(6,930)	-	(208,170)
Inmuebles, maq. y equipo	(2,196,647)	(221,039)	-	(2,417,686)
Títulos de concesión	(67,373)	10,339	-	(57,034)
Pagos anticipados	(182,820)	(3,970)	-	(186,790)
Obligaciones bajo arrendamiento corto y largo plazo	<u>(2,320)</u>	<u>(42,195)</u>	<u>(10,088)</u>	<u>(54,603)</u>
Total del impuesto diferido pasivo	<u>(2,650,400)</u>	<u>(263,795)</u>	<u>(10,088)</u>	<u>(2,924,283)</u>
Total del impuesto diferido	<u>\$ (1,944,073)</u>	<u>\$ (88,805)</u>	<u>\$ (14,278)</u>	<u>\$ (2,047,156)</u>

- c. Los impuestos a la utilidad y la conciliación de la tasa legal y la tasa efectiva expresadas en importes y como un porcentaje de la utilidad antes de impuestos a la utilidad, es como sigue:

	2023		2022	
	Importe	Tasa %	Importe	Tasa %
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	\$ 11,074,013	-	\$ 9,864,670	-
Impuesto causado	3,322,204	30	2,959,401	30
Más (menos) efectos de diferencias permanentes y gastos no deducibles	138,023	1	212,175	2
Efectos de actualización y diferencia en tratamiento contable-fiscal	<u>(20,903)</u>	<u>-</u>	<u>(453,732)</u>	<u>(4)</u>
	<u>\$ 3,439,324</u>	<u>31</u>	<u>\$ 2,717,844</u>	<u>28</u>

18. Contratos de mantenimiento

La Entidad tiene celebrado un contrato con Bombardier Transportation México, S.A. de C.V. (“Bombardier” anteriormente conocida como Alstom Transport México, S.A. de C.V.), otro con Progress Rail Maintenance de México, S.A. de C.V. (“PROGRESS”) y otro con Locomotive Manufacturing and Services, S.A. de C.V. (“LMS”) para proporcionar los servicios de mantenimiento y reparación, así como reparaciones mayores (“Overhauls”) de algunas locomotoras de la Entidad, como se muestra a continuación:

Proveedor	Número de locomotoras incluidas	Vigencia del contrato	
		Inicio	Terminación
BOMBARDIER	186	Enero 2022	Diciembre 2026
PROGRESS	117	Junio 2006	Junio 2026
LMS	<u>189</u>	Mayo 1999	Diciembre 2032
Total	<u>492</u>		

La Entidad tiene el derecho de rescindir los contratos de mantenimiento, asumiendo en cada caso el costo correspondiente por terminación anticipada.

El contrato con Bombardier puede concluirse de manera anticipada pagando a Bombardier por los servicios de mantenimiento previamente prestados, trabajos adicionales y/o en proceso para modernizaciones de las Locomotoras que hayan sido aprobados previamente por la Entidad.

La Entidad puede terminar anticipadamente el contrato con PROGRESS a partir de julio 2015 pagando una cantidad equivalente a 7 meses de facturación por cuotas de mantenimiento.



El contrato con LMS por 189 locomotoras vence el último día del trimestre calendario en que se cumpla lo siguiente: (1) la suma total de las tarifas de mantenimiento en dólares y de las tarifas de reparaciones por Overhauls alcancen o excedan US \$475.5 millones y (2) la suma total de las tarifas de mantenimiento y mano de obra en pesos alcancen o excedan \$1,521.6 millones. La Entidad puede cancelar el contrato pagando una penalidad de US \$34.0 millones.

Mantenimientos y reparaciones - Por lo que se refiere al mantenimiento y reparación de las locomotoras, de acuerdo con los contratos, la Entidad deberá realizar pagos mensuales con base en ciertas cuotas que incluyen principalmente el mantenimiento preventivo y correctivo. Estas cuotas son registradas como costo del mantenimiento y reparación en resultados conforme se van recibiendo los servicios. Al 31 de diciembre de 2023, y 2022, la Entidad pagó por este concepto \$1,253,238 y \$1,255,964, respectivamente.

En el caso de overhauls, éstos se capitalizan en el equipo conforme se van realizando.

19. Compromisos y contingencias

a. **Procesos judiciales y administrativos** - La Entidad está involucrada en varios procedimientos legales derivados de sus operaciones normales; sin embargo, la administración de la Entidad y sus asesores legales consideran que cualquier definición en su conjunto con respecto a estos procedimientos no tendría un efecto material adverso en la posición financiera o en los resultados de sus operaciones. Los principales procesos judiciales y administrativos en los que se encuentra involucrada la Entidad son los siguientes:

a.1 Juicios de Nulidad contra diversos oficios emitidos por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes hoy Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes (“SCT” o “SICT”) uno derivado de la modificación al trazo de la Vía de Ferromex, en el que la Octava Sala Regional Metropolitana del Tribunal Federal de Justicia Administrativa (TFJA) dictó Sentencia el 26 de abril de 2021. En contra de dicha resolución, tanto Kansas como la SCT promovieron e interpusieron, respectivamente, amparo y recurso de revisión fiscal los cuales quedaron radicados en el Décimo Sexto Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito; a la fecha, se negó el amparo a Kansas en sesión de 4 de agosto de 2022, siendo el caso que en la misma sesión se declaró improcedente la revisión interpuesta por la autoridad. En ejecución del amparo concedido a Ferromex, la Sala del conocimiento requirió a la SICT para que se pronunciara sobre la forma en que se adquirirán los terrenos del derecho de vía para el trazo respectivo cuestión que está pendiente de concretarse; y el otro, en contra de la Asignación de una Concesión de pasajeros al Gobierno del Estado de Jalisco. El expediente fue sesionado en el Pleno de la Sala Superior del TFJA decretándose la validez de la Asignación por lo que, una vez que el fallo nos sea notificado, se preparará demanda de amparo combatiendo los razonamientos que determinaron la legalidad del acto.

a.2 Con fecha 10 de septiembre de 2018 la COFECE, por conducto de la Autoridad Investigadora, inició una investigación de oficio a fin de determinar si existían condiciones de competencia efectiva en el servicio público de transporte ferroviario de carga, de productos químicos y/o petroquímicos en rutas con origen y/o destino en la zona sur del estado de Veracruz, investigación identificada bajo el número de expediente DC-003-2018.

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

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



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

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

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

Después de varias actuaciones, el 27 de enero de 2020 se emitió la resolución del expediente misma que fue notificada a GMéxico el 4 de febrero del mismo año, mediante la cual la COFECE determinó la ausencia de condiciones de competencia efectiva en 20 mercados relevantes. La administración de la Entidad ha evaluado que el impacto que se tendría en los resultados financieros no sería significativo.

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

- a.3 Juicios indirectos. Son aquellos en que Ferromex es codemandado, respecto de demandas laborales presentadas en contra de FNM, mismos que por su situación no pueden ser cuantificados, pero cuyo impacto económico se absorbería por el actual Órgano Liquidador de FNM o en su defecto por el Gobierno Federal, de acuerdo con los términos previamente acordados.
- a.4 Juicios directos. Son aquellos de índole laboral en los que Ferromex es el demandado. La cifra correspondiente se materializaría en el supuesto de que se pierdan los juicios en su totalidad y no hubiera posibilidad de negociación. El importe de las indemnizaciones pagadas durante 2023 y 2022, respecto de las demandas laborales, fue de \$12,734 y \$10,033, respectivamente.
- b. **Otros compromisos** - Las operaciones de la Entidad están sujetas a la legislación mexicana federal y estatal, a regulaciones relativas a la protección del medio ambiente. Bajo estas leyes, se han emitido regulaciones concernientes a la contaminación del aire, suelo y del agua, estudios de impacto ambiental, control de ruido y desechos peligrosos. La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (“SEMARNAT”) puede imponer sanciones administrativas y penales contra las empresas que violen leyes ambientales, y tiene la capacidad para cerrar parcial o totalmente las instalaciones que violen dichas regulaciones.

Al 31 de diciembre de 2023, se tienen abiertos dos expedientes administrativos con la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (“PROFEPA”) relacionados con derrames de productos químicos al suelo, por los cuales la autoridad podría imponer sanciones económicas, sin embargo, estos eventos no tuvieron relevancia o impacto en los estados financieros de la Entidad. Todos los eventos relativos a la liberación de productos al medio ambiente por accidentes ferroviarios, cuyo costo sea superior a cincuenta mil dólares, están amparados con coberturas de seguro por daños ambientales.

Bajo los términos de las concesiones, el Gobierno Federal tiene el derecho de recibir pagos equivalentes al 0.5% de los ingresos brutos de la Entidad durante los primeros quince años de la concesión y 1.25% por los años remanentes del período de concesión. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2023 y de 2022 el importe cargado a resultados ascendió a \$521,374 y \$474,248, respectivamente.



Se tiene celebrado un contrato con PEMEX Transformación Industrial por el cual la Entidad tiene la obligación de comprar, a valor de mercado, un mínimo de 7,550 metros cúbicos y un máximo de 12,920 metros cúbicos de diésel por mes, aunque este límite puede excederse, sin ninguna repercusión, de acuerdo al contrato de crédito de ventas al mayoreo de productos petrolíferos para el autoconsumo celebrado entre PEMEX Transformación Industrial y la Entidad, el cual entró en vigor a partir de la fecha en que ambas partes lo hayan firmado utilizando firmas electrónicas avanzadas y hasta el 8 de mayo de 2024.

Las obligaciones mínimas por los compromisos relacionados con equipo de arrastre y otros, por los siguientes ejercicios son como sigue:

		Miles		
	Dólares	Equivalente en pesos	Pesos	Total Pesos
2024	\$ 120,234	\$ 2,031,173	\$ 168,470	\$ 2,199,643
2025	121,206	2,047,593	176,703	2,224,296
2026	124,969	2,111,164	185,538	2,296,702
2027	188,990	3,192,703	194,815	3,387,518
2028 en adelante	<u>181,521</u>	<u>3,066,525</u>	<u>803,151</u>	<u>3,869,676</u>
Total de pagos mínimos	<u>\$ 736,920</u>	<u>\$ 12,449,158</u>	<u>\$ 1,528,677</u>	<u>\$ 13,977,835</u>

Los costos relacionados con equipo de arrastre y otros cargados a resultados de 2023 y 2022 fueron de \$2,674,218 y \$2,834,430, respectivamente.

20. Segmentos de operación

Durante el año 2023, el 98.6% de los ingresos de la Entidad provinieron de los siguientes segmentos de negocio; Agrícolas con el 31.0%, Minerales 8.8%, Automotriz 12.3%, Productos Industriales 10.2%, Energía 6.1%, Químicos y Fertilizantes 7.5%, Intermodal 10.5%, Metales 6.9% y Cemento 5.3%. Los otros servicios que representan el 1.4% de los ingresos, incluyen: servicios comerciales diversos y servicio de transporte de pasajeros.

21. Autorización de la emisión de los estados financieros

Los estados financieros fueron autorizados para su emisión el 6 de marzo de 2024 por el Ing. Isaac Franklin Unkind, Director General de Administración y la C.P. Claudia Abaunza Castillo, Directora de Finanzas, consecuentemente estos no reflejan los hechos ocurridos después de esa fecha y están sujetos a la aprobación de la asamblea ordinaria de accionistas de la Entidad, quien puede decidir su modificación de acuerdo con lo dispuesto en la Ley General de Sociedades Mercantiles.

* * * * *

