



Red de Carreteras de Occidente, S.A.P.I. de C.V.

“RCO”

REPORTE ANUAL

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 de valores”, publicadas en el Diario Oficial de la Federación de fecha 19 de marzo de 2003, según las mismas han sido modificadas (la “Circular Única de Emisoras”) para el año terminado el 31 de diciembre de 2025.

VALORES REGISTRADOS

La Compañía cuenta con los siguientes valores inscritos en el Registro Nacional de Valores (“RNV”):

Certificados Bursátiles de largo plazo denominados en pesos y en UDis, inscritos en el Registro Nacional de Valores desde el 2012, 2013, 2014, 2015 y 2016					
Claves de cotización:	“RCO 12”	“RCO 12U”	“RCO 14”	“RCO 15U”	“RCO 16”
Plazo de la emisión:	5,443 días	7,270 días	5,729 días	7,732 días	6,983 días
Fecha de emisión:	14 de septiembre de 2012	14 de septiembre de 2012 (emisión original) 27 de junio de 2013 (reapertura)	5 de diciembre de 2014	10 de diciembre de 2015 (emisión original) 28 de junio de 2016 (reapertura)	28 de junio de 2016 (emisión original)
Fecha de vencimiento:	10 de agosto de 2027	10 de agosto de 2032	12 de agosto de 2030	10 de febrero de 2040	10 de agosto de 2038
Saldo Insoluto de la Emisión	\$395,831,263.76 M.N.	258,032,773.08 UDis	\$3,564,000,000 M.N.	2,491,451,000 UDis	\$2,800,000,000.00 M.N.
Denominación:	Pesos	UDIs	Pesos	UDIs	Pesos
Amortización y Amortización Anticipada:	18 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 de febrero del 2019 por el monto y porcentaje del principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente	28 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 del mes de febrero del 2019 por el monto y porcentaje del principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente	20 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 de febrero de 2021 por el monto y porcentaje del principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente	31 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 de febrero de 2025 por el monto y porcentaje del principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente.	28 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 de febrero de 2025 por el monto y porcentaje del principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente.
Tasa Fija Anual de Intereses Ordinarios:	9.00%	5.25%	9.05%	6.00%	9.67%
Periodicidad en el Pago de Intereses:	Semestral				
Garantía Parcial:	Parcial del Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C. (“Bano-bras”) en los términos descritos en el suplemento correspondiente			Sin garantía parcial	
Calificaciones:	“mxAAA” por Standard & Poor’s, S.A. de C.V. la cual significa lo siguiente: La deuda calificada “mxAAA” tiene el grado más alto que otorga Standard & Poor’s en su escala CaVal e indica que la capacidad de pago del emisor para cumplir con sus compromisos financieros sobre la obligación es extremadamente fuerte en relación con otros emisores en el mercado nacional.				
	“AAA(mex)” por Fitch de México, S.A. de C.V. la cual significa lo siguiente: La máxima calificación asignada por la agencia en su escala nacional para ese país. Esta calificación se asigna a los emisores u obligaciones con la más baja expectativa de riesgo de incumplimiento en relación con otros emisores u obligaciones en el mismo país.				
Lugar y Forma de Pago de Intereses y Principal:	A través del Fideicomiso de Pago de los Acreedores Preferentes de conformidad con la prelación que se establece en el Anexo 6 del mismo. La Emisora, a través de dicho Fideicomiso, llevará a cabo el pago de principal y los intereses ordinarios devengados respecto de los Certificados Bursátiles en circulación, mediante transferencia electrónica de fondos en cada Fecha de Pago en el domicilio de Indeval contra la entrega del Título mismo, o contra las constancias que para tales efectos expida el propio Indeval				
Régimen Fiscal:	La tasa de retención aplicable al interés pagado de conformidad con los Certificados Bursátiles estará sujeta a: (i) el régimen fiscal establecido en los artículos 54, 155 y demás aplicables de la Ley del Impuesto sobre la Renta y la tasa de retención establecida en el artículo 21 de la Ley de Ingresos de la Federación para el ejercicio fiscal 2014, tratándose de personas físicas o morales que son consideradas residentes en México para fines fiscales; y (ii) el régimen fiscal establecido en los artículos 153 y 156 de la Ley del Impuesto sobre la Renta, tratándose de personas físicas o morales que son consideradas residentes extranjeros para fines fiscales. El régimen fiscal vigente pudiera ser modificado por las autoridades competentes en México durante la vigencia de los Certificados Bursátiles. No se asume la obligación de informar acerca de los cambios en las disposiciones fiscales aplicables a lo largo de la vigencia de los Certificados Bursátiles. Los posibles adquirentes de los Certificados Bursátiles deberán consultar con sus asesores las consecuencias fiscales resultantes de la adquisición, posesión y disposición de los Certificados Bursátiles, incluyendo la aplicación de las reglas específicas respecto de su situación particular, así como cualquier otra consecuencia fiscal local o extranjera aplicable a dicha persona por la adquisición, posesión y disposición de los Certificados Bursátiles				
Políticas decisorias en relación con cambios de control, reestructuras corporativas (incluyendo adquisiciones, fusiones y escisiones) y/o venta o constitución de gravámenes sobre activos esenciales	Según se describe en el suplemento correspondiente				
Representante Común:	Banco Invex, S.A., Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero			Monex Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Monex Grupo Financiero	
Depositario:	S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V.				
Nombre de la Bolsa de Valores en la cual están listados:	Bolsa Mexicana de Valores S.A.B. de C.V.				

La inscripción de los valores en el RNV antes referida no implica certificación sobre la bondad de los valores, solvencia de la emisora, o sobre la exactitud o veracidad de la información contenida en el presente Reporte Anual, ni convalida los actos que, en su caso, hubieren sido realizados en contravención de las leyes.

Avenida Américas No. 1500
C.P. 44610, Guadalajara, Jalisco,
Teléfono (01 33) 3001 4700_
<http://www.redviacorta.mx>

Tabla de contenido

I.	INFORMACIÓN GENERAL	5
I.1	Glosario de Términos y Definiciones	5
I.2	Resumen Ejecutivo.....	17
I.2.1	Historia de RCO	17
I.2.2	Descripción general del negocio de RCO	19
I.2.3	Tráfico e Ingresos de peaje por concesión, servicios de peaje y servicios de operación	22
I.2.4	Resumen de situación financiera.....	24
I.2.5	Comportamiento de los títulos en el mercado	25
I.2.6	Descripción del plan de negocios.....	25
I.2.7	Resoluciones unánimes adoptadas por los accionistas respecto al ejercicio 2025 de fecha 27 de abril de 2026.....	26
I.3	Factores de riesgo.....	26
I.3.1	Riesgos relacionados con las Concesiones.....	27
I.3.1.1	Vigencia y terminación anticipada de los Títulos de Concesión	27
I.3.1.2	Rescate, requisición y revocación de las concesiones por parte del Gobierno Federal por acontecimientos ajenos al control de RCO	29
I.3.1.3	Daños por Caso Fortuito o Fuerza Mayor	29
I.3.2	Riesgos relacionados con el negocio de RCO y subsidiarias.....	29
I.3.2.1	Competencia y construcción de nuevas vialidades o autopistas de peaje.....	29
I.3.2.2	Límite al incremento en el precio de las cuotas de peaje.....	30
I.3.2.3	Inflación.....	30
I.3.2.4	Incrementos en los costos de construcción, incluyendo los ocasionados por retrasos en la liberación de Derecho de Vía	30
I.3.2.5	Fluctuación de la tasa de interés.....	30
I.3.2.6	Liquidez	31
I.3.2.7	El rendimiento sobre la inversión de RCO puede no coincidir con los rendimientos estimados previstos en los términos del Título de Concesión FARAC I.....	31
I.3.2.8	Incremento en los costos de mantenimiento y Capex.....	31
I.3.2.9	Evasión, comportamientos ilegales y toma de casetas.....	31
I.3.2.10	La naturaleza del negocio de RCO la expone a demandas potenciales por responsabilidad.....	31
I.3.2.11	RCO está expuesta a riesgos inherentes a sus operaciones	31
I.3.2.12	Las pólizas de seguro de RCO podrían resultar insuficientes para cubrir todas sus responsabilidades.....	31
I.3.2.13	Las operaciones de RCO pueden verse afectadas por actos de terceros que se encuentran fuera de su control	32
I.3.2.14	Incumplimiento de las obligaciones de sus contratistas.....	32
I.3.2.15	Desastres naturales.....	32
I.3.2.16	Responsabilidad Ambiental y Cambio Climático.....	32
I.3.2.17	Reformas a la legislación ambiental	32
I.3.2.18	Relaciones laborales de RCO.....	33
I.3.2.19	Dependencia de personal clave	33
I.3.2.20	Flexibilidad para administrar operaciones sujetas a limitaciones en razón del régimen legal aplicable a la prestación de un servicio público sujeto a regulación por parte del Gobierno Federal.....	33
I.3.2.21	RCO no puede predecir la forma en que se aplicará la legislación que rige sus operaciones.....	33
I.3.2.22	Límites a la flexibilidad de RCO en el manejo de sus operaciones por el marco regulatorio aplicable.....	34
I.3.2.23	Riesgos adicionales relacionados con COVIQSA	34
I.3.2.24	Los ingresos de RCO derivan principalmente de la operación de las Autopistas	34
I.3.2.25	La falta de mantenimiento del corredor de tráfico y los puntos de acceso y salida que conectan con las Autopistas podría tener un efecto adverso en los volúmenes de tráfico e ingresos de RCO.....	34
I.3.2.26	Las interrupciones o fallas en los sistemas tecnológicos podrían tener un efecto adverso en las operaciones de la Compañía	34
I.3.3	Riesgos relacionados con Contratos y Títulos	35
I.3.3.1	Contrato de Prenda sobre Acciones.....	35
I.3.3.2	Fideicomiso de Pago de los Acreedores Preferentes	35
I.3.3.3	Contrato de Prenda sin Transmisión de Posesión.....	35
I.3.3.4	Existencia de relaciones contractuales con Partes Relacionadas de la Compañía y posibles conflictos de interés.....	36
I.3.3.5	Instrumentos financieros derivados.....	36
I.3.3.6	La toma de decisiones por parte de la mayoría de los Acreedores Preferentes podría diferir de los intereses de los Tenedores de Certificados Bursátiles.....	36
I.3.3.7	Los Certificados Bursátiles comparten la misma prelación de pago que cualquier otro Acreedor Preferente.....	36
I.3.3.8	De conformidad con el Contrato entre Acreedores, se podrán hacer modificaciones a ciertos	

	<i>Documentos del Financiamiento las cuales podrían no ser en el mejor interés de los Tenedores.</i>	37
I.3.3.9.	<i>El Agente Interacreedores es también parte de los Acreedores Preferentes del Crédito.</i>	37
I.3.3.10.	<i>En caso de que el Monto Mínimo de la Reserva del Servicio de la Deuda de los Certificados tenga déficit, no tendrá una prelación preferente para la asignación de los recursos para su reconstitución.</i>	37
I.3.3.11.	<i>La falta de recursos en las reservas "Reserva del Servicio de la Deuda" y "Monto Mínimo RSD" y falta de recursos bajo alguna Garantía Permitida podría resultar en un incumplimiento de las obligaciones de pago de la Emisora frente a los Tenedores bajo los Certificados Bursátiles.</i>	37
I.3.3.12.	<i>De conformidad con los Documentos del Financiamiento, el ejercicio de los derechos de los Tenedores se llevará a cabo a través del Agente Interacreedores y del Agente de Garantías.</i>	37
I.3.3.13.	<i>Ciertas Obligaciones derivadas de créditos a cargo de la Emisora pudieran limitar su potencial de crecimiento y presionar su situación financiera.</i>	38
I.3.3.14.	<i>Atribuciones de verificación del Representante Común son a través de la información que le sea proporcionada.</i>	38
I.3.3.15.	<i>Las inspecciones del Representante Común son una facultad y no una obligación en términos de las disposiciones legales aplicables.</i>	38
I.3.4	<i>Riesgos relacionados con emergencias sanitarias.</i>	38
I.3.5	<i>No se puede asegurar que la calificación crediticia de los Certificados Bursátiles no va a reducirse, suspenderse o retirarse por las Agencias Calificadoras.</i>	38
I.3.6	<i>Modificaciones al Régimen Fiscal de los Certificados Bursátiles.</i>	39
I.3.7	<i>Riesgos relacionados con México y el extranjero.</i>	39
I.3.7.1	<i>Condiciones económicas adversas del negocio, situación financiera y resultados de operación de RCO.</i>	39
I.3.7.2	<i>La debilidad de la economía mexicana y en particular la de los Estados de Michoacán de Ocampo, Jalisco, Guanajuato, Querétaro, Nayarit y Aguascalientes podría afectar adversamente el negocio, situación financiera y resultados de operación de RCO.</i>	40
I.3.7.3	<i>La fluctuación en el tipo de cambio del peso frente al dólar y otras monedas podría afectar en forma adversa.</i>	41
I.3.7.4	<i>La tasa de inflación en México, junto con las medidas gubernamentales para frenar la inflación, podría tener un efecto adverso en la Compañía.</i>	41
I.3.7.5	<i>El gobierno mexicano ha ejercido, y continúa ejerciendo influencia significativa sobre la economía mexicana. Los cambios en las políticas gubernamentales mexicanas podrían afectar negativamente nuestro negocio, condición financiera, resultados de operaciones y perspectivas.</i>	41
I.3.7.6	<i>Pagos bajo los Contratos PPS.</i>	41
I.3.7.7	<i>Inseguridad.</i>	42
I.3.7.8	<i>Aprobación de diversas Reformas Constitucionales.</i>	42
I.3.7.9	<i>Reformas a las leyes, los reglamentos y los decretos aplicables al negocio desarrollado por RCO podrían tener un impacto en el mismo.</i>	43
I.3.7.10	<i>Reformas a las leyes y reglamentos fiscales aplicables pudieran afectar el negocio, los resultados de operación y la situación financiera de la Compañía.</i>	44
I.3.7.11	<i>Reformas a la Circular Única de Emisoras.</i>	44
I.3.7.12	<i>Retrasos en los procedimientos para obtener autorizaciones gubernamentales.</i>	44
I.3.7.13	<i>Crisis financieras globales.</i>	44
I.3.7.14	<i>Posibles conflictos con comunidades locales en México podrían provocar la pérdida de ingresos de peaje.</i>	45
I.3.7.15	<i>Los acontecimientos ocurridos en otros países y las percepciones de riesgo de los inversionistas, especialmente por lo que respecta a Estados Unidos, Europa, China, Israel, Medio Oriente y a países con mercados emergentes, pueden tener un efecto adverso en la economía nacional o en las actividades, la situación financiera, los resultados de operación o el precio de mercado de los valores de la Compañía.</i>	45
I.3.7.16	<i>Un aumento de las tasas de interés de Estados Unidos podría afectar negativamente a la economía mexicana.</i>	46
I.3.7.17	<i>Riesgos relacionados con ciberataques.</i>	46
I.3.7.18	<i>Los eventos políticos en México podrían afectar adversamente nuestras operaciones.</i>	46
I.3.7.19	<i>Posibles incumplimientos de los requisitos de mantenimiento de listado de nuestros valores en la BMV o de su inscripción en el RNV podría afectar el precio de los valores.</i>	47
I.3.7.20	<i>Riesgos derivados de reformas en materia de aguas.</i>	47
I.3.7.21	<i>Riesgos derivados de la emisión de la Ley General de Economía Circular.</i>	48
I.4	<i>Otros valores.</i>	49
I.5	<i>Cambios significativos a los derechos de valores inscritos en el RNV.</i>	52
I.6	<i>Destino de los fondos.</i>	52
I.7	<i>Documentos de carácter público.</i>	52
I.8	<i>La Emisora.</i>	52
I.8.1	<i>Historia y desarrollo de RCO.</i>	52
I.8.2	<i>Descripción del negocio.</i>	56

I.8.3	Actividad principal	62
I.8.4	Canales de distribución	81
I.8.5	Patentes, avisos comerciales, marcas y otros contratos.....	83
I.8.6	Principales clientes.....	86
I.8.7	Legislación aplicable y situación tributaria	86
I.8.8	Recursos humanos.....	87
I.8.9	Desempeño ambiental.....	87
I.8.10	Información del mercado	89
I.8.11	Estructura corporativa.....	89
I.8.12	Descripción de los principales activos	90
I.8.13	Procesos judiciales, administrativos o arbitrales	94
I.8.14	Acciones representativas del capital social.....	94
I.8.15	Dividendos	96
I.8.16	Régimen de la sociedad	98
II.	INFORMACIÓN FINANCIERA.....	98
II.1	Información financiera seleccionada.....	99
II.2	Información financiera por línea de negocio.....	107
II.3	Informe de Créditos Relevantes.....	108
II.3.1	Créditos Preferentes.....	108
II.3.2	Instrumentos financieros derivados	109
II.3.3	Impuestos a la utilidad diferidos	110
II.3.4	Estado de los Créditos.....	110
II.4	Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera de la Emisora	111
II.4.1	Resultados de la operación.....	111
II.4.2	Situación Financiera, Liquidez y Recursos de Capital	117
II.4.3	Control Interno	124
II.5	Estimaciones, provisiones o reservas contables críticas	125
II.6	Principales Políticas Contables.....	125
II.6.1	Bases de presentación ejercicio 2025	125
II.6.2	Principales políticas contables 2025.....	128
III.	ADMINISTRACIÓN	140
III.1	Audidores Externos.....	140
III.2	Operaciones con Partes Relacionadas y Conflictos de Interés	140
III.3	Administradores y Accionistas	141
III.3.1	Designación de Consejeros	141
III.3.2	Directivos relevantes	143
III.3.3	Código de Ética y de Conducta.....	145
III.3.4	Accionistas relevantes.....	145
III.4	Estatutos Sociales y otros Convenios.....	145
IV.	PERSONAS RESPONSABLES	149
V.	ANEXOS.....	152

I. INFORMACIÓN GENERAL

I.1 Glosario de Términos y Definiciones

Para los efectos del presente Reporte Anual, los términos que inician con mayúscula tendrán el significado que se les atribuye en la Tabla 1 siguiente, mismos que serán aplicables tanto al singular como al plural de los términos definidos:

Tabla 1. Definiciones

Términos	Definiciones
<i>Abertis</i>	Significa Abertis Infraestructuras, S.A., una empresa constituida bajo las leyes de España.
<i>Accionistas de RCO</i>	Son los accionistas de la Compañía según se describen en la sección I.8.14 Acciones representativas del capital social.
<i>Acreedor Prendario</i>	Significa Scotiabank Inverlat, S. A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Scotiabank Inverlat, Dirección Fiduciaria, en su carácter de Agente de Garantías, en nombre de y para el beneficio de los Acreedores Garantizados, como acreedor prendario, junto con sus sucesores o cesionarios.
<i>Acreedores Garantizados</i>	Significa los “Secured Parties” como dicho término se define en el Contrato de Disposiciones Comunes, incluyendo a los Acreedores Preferentes, el Agente de Garantías, el Agente Administrativo y el Agente de Acreedores Preferentes, el Agente Interacreedores y a cualquier otra Parte del Financiamiento (“Financing Party”, como dicho término se define en el Contrato de Disposiciones Comunes).
<i>Acreedores Preferentes</i>	Significa los proveedores de Deuda Preferente y los Proveedores de los Contratos de Cobertura. Para todos los efectos de la Concesión FARAC I, los Acreedores Preferentes se consideran un solo acreedor que otorga un financiamiento a RCO.
<i>Agente Administrativo</i>	Significa la entidad designada para este propósito en cada contrato de Deuda Preferente al que se refiera.
<i>Agente Aplicable</i>	Significa “ <i>Applicable Agent</i> ” como dicho término se define en el Contrato de Disposiciones Comunes, como (i) en cualquier momento previo a la celebración del Convenio Interacreedores (<i>Intercreditor Agreement</i> , como dicho término se define en el Contrato de Disposiciones Comunes), el Agente Administrativo; y (ii) una vez celebrado un Convenio Interacreedores, el Agente Interacreedores.
<i>Agente de Garantías</i>	Significa la entidad designada por el Agente Interacreedores para este propósito en cada contrato de Deuda Preferente al que se refiera.
<i>Agente Interacreedores</i>	Significa “ <i>Intercreditor Agent</i> ” como dicho término se define en el Contrato de Disposiciones Comunes.
<i>Alghero</i>	Significa Alghero (Ireland) Limited.
<i>Arco Norte</i>	Significa el libramiento Norte del Valle de México. Con un total de 223 km rodea la zona Metropolitana de la Ciudad de México, la cual pasa por cuatro Estados de la República: Puebla, Tlaxcala, Hidalgo y Estado de México. Inicia en Atlacomulco, Estado de México terminando en San Martín Texmelucan, Puebla.
<i>ASG</i>	Significa medio ambiente, sociedad y gobierno corporativo (ESG, por sus siglas en inglés, <i>Environmental, Social and Governance</i>).
<i>Auditor Externo</i>	Significa la firma de contadores públicos de reconocido prestigio internacional encargada de llevar a cabo la auditoría externa de los estados financieros de RCO. Para el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 el auditor fue KPMG Cárdenas Dosal S.C.
<i>Autopista Guadalajara-Zapotlanejo</i>	Significa la autopista Guadalajara-Zapotlanejo, de altas especificaciones de jurisdicción federal de 26.00 km de longitud, del km 0+000, con origen en el Municipio de Zapotlanejo, en el Estado de Jalisco, al km 26+000, en el Municipio de Tlaquepaque, en el Estado de Jalisco; incluyendo el Derecho de Vía y sus Servicios Auxiliares.
<i>Autopista León-Aguascalientes</i>	Significa la autopista León-Aguascalientes, de altas especificaciones de jurisdicción federal de 127.2 km de longitud, con origen en el km 0+000 entronque León, en el Estado de Guanajuato, al km 108+190 y al km 118+905 del Entronque Desperdicio II de la Autopista Zapotlanejo-Lagos de Moreno, límite de Estados Jalisco y Aguascalientes, en el Estado de Jalisco; incluyendo el Derecho de Vía y sus Servicios Auxiliares.
<i>Autopista Maravatío-Zapotlanejo</i>	Significa la autopista Maravatío-Zapotlanejo, de altas especificaciones de jurisdicción federal de 475.0 km de longitud, con origen en el km 165+000, en el entronque Maravatío, en el Estado de Michoacán de Ocampo, al km 474+700, en el Municipio de Zapotlanejo en el Estado de Jalisco y del km 11+100 al km 19+733 del entronque con Zacapu, en el Estado de Michoacán de Ocampo, incluyendo el Derecho de Vía y sus Servicios Auxiliares.

Términos	Definiciones																																																																								
<i>Autopista Zapotlanejo-Lagos de Moreno</i>	Significa la autopista Zapotlanejo-Lagos de Moreno, de altas especificaciones de jurisdicción federal de 171.3 km de longitud, con origen en el km 0+000, en Zapotlanejo, en el Estado de Jalisco, al km 146+300, entronque con el Libramiento de Lagos de Moreno, en el Estado de Jalisco.																																																																								
<i>Autopista Tepic-San Blas</i>	Significa la autopista de jurisdicción federal que inicia en el entronque el Trapichillo ubicado en el km 6+600 de la Carretera Federal MEX-015D Tepic-Villa Unión, y termina en la Carretera Federal MEX-015 Santa Cruz-San Blas, en el km 8+060 con una longitud total de 31.0 km, en el Estado de Nayarit.																																																																								
<i>Autopistas</i>	Significa: (i) la Autopista Guadalajara-Zapotlanejo; (ii) la Autopista Maravatio-Zapotlanejo; (iii) la Autopista Zapotlanejo-Lagos de Moreno; (iv) la Autopista León-Aguascalientes; (v) la Autopista Tepic-San Blas y (iv) la Autopista Zamora-La Piedad.																																																																								
<i>Autopista de jurisdicción estatal</i>	Significa la Autopista de jurisdicción estatal de altas especificaciones denominada "Zamora-La Piedad".																																																																								
<i>AUTOVIM</i>	Significa Autovías de Michoacán, S.A. de C.V.																																																																								
<i>Bancoppel</i>	Significa BanCoppel, S.A., Institución de Banca Múltiple.																																																																								
<i>BANOBRAS</i>	Significa el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, Sociedad Nacional de Crédito Institución de Banca de Desarrollo.																																																																								
<i>BANORTE</i>	Significa el Banco Mercantil del Norte, S.A. Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Banorte.																																																																								
<i>BMV</i>	Significa la Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V.																																																																								
<i>CAP</i>	Significa el instrumento financiero derivado, que trata de la adquisición de un derecho de tal modo que el comprador de una opción CAP adquiere el derecho a que el vendedor le abone la diferencia, si esta es positiva, entre el tipo de interés de referencia vigente en el mercado en determinadas fechas futuras y el tipo de interés fijado en la opción, precio de ejercicio, mediante el pago de una prima y para un importe nominal teórico.																																																																								
<i>Capex o Gastos de Capital</i>	Significa todas aquellas erogaciones relacionadas con equipo (incluyendo medidas de equipos), activos fijos, bienes inmuebles, mejoras, reemplazos o sustituciones de los mismos, o bien, adiciones a los mismos (excluyendo cualesquier erogación en reemplazos ordinarios y mantenimiento dentro del curso ordinario de su operación o uso correspondientes a gastos de operación), registrados como adiciones a la propiedad o equipo en el estado de situación financiera de RCO o que tengan una vida útil mayor a un año.																																																																								
<i>CAPUFE</i>	Significa Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos, organismo público descentralizado de la administración pública federal, con personalidad jurídica y patrimonio propio.																																																																								
<i>Certificados Bursátiles o CB</i>	Significa los Certificados Bursátiles de largo plazo con las siguientes características: <table border="1" data-bbox="479 1207 1344 1558"> <tr> <td>Emisor:</td> <td colspan="5">Red de Carreteras de Occidente S.A.P.I. de C.V.</td> </tr> <tr> <td>Certificados Bursátiles de largo plazo:</td> <td colspan="5">Certificados Bursátiles de largo plazo denominados en pesos y Certificados Bursátiles denominados en UDI inscritos en el Registro Nacional de Valores desde el 2012, 2013, 2014, 2018 y 2019</td> </tr> <tr> <td>Calificaciones:</td> <td colspan="5">moAAA por S&P; y AAA(mex) por Fitch.</td> </tr> <tr> <td>Garantía:</td> <td>Parcial del Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C. ("Banobras") en los términos descritos en el Suplemento correspondiente.</td> <td>Sin garantía parcial</td> <td>Sin garantía parcial</td> <td>Sin garantía parcial</td> <td>Sin garantía parcial</td> </tr> <tr> <td>Claves de cotización:</td> <td>"RCO 12"</td> <td>"RCO 12U"</td> <td>"RCO 14"</td> <td>"RCO 18U"</td> <td>"RCO 19"</td> </tr> <tr> <td>Monto de la Emisión:</td> <td>MXN \$1,246 millones</td> <td>MXN \$3.56 mil millones; \$10,749,400.00 UDI</td> <td>MXN \$4.40 mil millones</td> <td>MXN \$21.59 mil millones; 2,491,451,000.00 UDI</td> <td>MXN \$2.80 mil millones</td> </tr> <tr> <td>Denominación:</td> <td>Pesos</td> <td>UDI</td> <td>Pesos</td> <td>UDI</td> <td>Pesos</td> </tr> <tr> <td>Tipo de Tasa de Interés:</td> <td>Fija</td> <td>Fija</td> <td>Fija</td> <td>Fija</td> <td>Fija</td> </tr> <tr> <td>Tasa Anual de Intereses Ordinarios:</td> <td>9.00%</td> <td>5.25%</td> <td>9.05%</td> <td>6.00%</td> <td>9.67%</td> </tr> <tr> <td>Plazo de la emisión:</td> <td>5,443 días</td> <td>7,270 días</td> <td>5,729 días</td> <td>7,732 días</td> <td>6,963 días</td> </tr> <tr> <td>Vida Promedio:</td> <td>11 años</td> <td>14 años</td> <td>12 años</td> <td>12 años</td> <td>12 años</td> </tr> <tr> <td>Amortización y anticipación anticipada:</td> <td>18 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 de febrero del 2019 por el monto y porcentaje del principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente</td> <td>28 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 del mes de febrero del 2019 por el monto y porcentaje del principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente</td> <td>20 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 de febrero de 2021 por el monto y porcentaje del principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente</td> <td>31 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 de febrero de 2025 por el monto y porcentaje del principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente.</td> <td>28 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 de febrero de 2025 por el monto y porcentaje principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente.</td> </tr> </table> <p>*Valor de la UDI al 31 de diciembre de 2025: 8.665387.</p>	Emisor:	Red de Carreteras de Occidente S.A.P.I. de C.V.					Certificados Bursátiles de largo plazo:	Certificados Bursátiles de largo plazo denominados en pesos y Certificados Bursátiles denominados en UDI inscritos en el Registro Nacional de Valores desde el 2012, 2013, 2014, 2018 y 2019					Calificaciones:	moAAA por S&P; y AAA(mex) por Fitch.					Garantía:	Parcial del Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C. ("Banobras") en los términos descritos en el Suplemento correspondiente.	Sin garantía parcial	Sin garantía parcial	Sin garantía parcial	Sin garantía parcial	Claves de cotización:	"RCO 12"	"RCO 12U"	"RCO 14"	"RCO 18U"	"RCO 19"	Monto de la Emisión:	MXN \$1,246 millones	MXN \$3.56 mil millones; \$10,749,400.00 UDI	MXN \$4.40 mil millones	MXN \$21.59 mil millones; 2,491,451,000.00 UDI	MXN \$2.80 mil millones	Denominación:	Pesos	UDI	Pesos	UDI	Pesos	Tipo de Tasa de Interés:	Fija	Fija	Fija	Fija	Fija	Tasa Anual de Intereses Ordinarios:	9.00%	5.25%	9.05%	6.00%	9.67%	Plazo de la emisión:	5,443 días	7,270 días	5,729 días	7,732 días	6,963 días	Vida Promedio:	11 años	14 años	12 años	12 años	12 años	Amortización y anticipación anticipada:	18 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 de febrero del 2019 por el monto y porcentaje del principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente	28 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 del mes de febrero del 2019 por el monto y porcentaje del principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente	20 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 de febrero de 2021 por el monto y porcentaje del principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente	31 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 de febrero de 2025 por el monto y porcentaje del principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente.	28 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 de febrero de 2025 por el monto y porcentaje principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente.
Emisor:	Red de Carreteras de Occidente S.A.P.I. de C.V.																																																																								
Certificados Bursátiles de largo plazo:	Certificados Bursátiles de largo plazo denominados en pesos y Certificados Bursátiles denominados en UDI inscritos en el Registro Nacional de Valores desde el 2012, 2013, 2014, 2018 y 2019																																																																								
Calificaciones:	moAAA por S&P; y AAA(mex) por Fitch.																																																																								
Garantía:	Parcial del Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C. ("Banobras") en los términos descritos en el Suplemento correspondiente.	Sin garantía parcial	Sin garantía parcial	Sin garantía parcial	Sin garantía parcial																																																																				
Claves de cotización:	"RCO 12"	"RCO 12U"	"RCO 14"	"RCO 18U"	"RCO 19"																																																																				
Monto de la Emisión:	MXN \$1,246 millones	MXN \$3.56 mil millones; \$10,749,400.00 UDI	MXN \$4.40 mil millones	MXN \$21.59 mil millones; 2,491,451,000.00 UDI	MXN \$2.80 mil millones																																																																				
Denominación:	Pesos	UDI	Pesos	UDI	Pesos																																																																				
Tipo de Tasa de Interés:	Fija	Fija	Fija	Fija	Fija																																																																				
Tasa Anual de Intereses Ordinarios:	9.00%	5.25%	9.05%	6.00%	9.67%																																																																				
Plazo de la emisión:	5,443 días	7,270 días	5,729 días	7,732 días	6,963 días																																																																				
Vida Promedio:	11 años	14 años	12 años	12 años	12 años																																																																				
Amortización y anticipación anticipada:	18 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 de febrero del 2019 por el monto y porcentaje del principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente	28 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 del mes de febrero del 2019 por el monto y porcentaje del principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente	20 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 de febrero de 2021 por el monto y porcentaje del principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente	31 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 de febrero de 2025 por el monto y porcentaje del principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente.	28 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 de febrero de 2025 por el monto y porcentaje principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente.																																																																				
<i>CICASA</i>	Significa Constructoras ICA, S.A. de C.V.																																																																								
<i>Circular Unica de Auditores Externos o CUAE</i>	Significa las Disposiciones de Carácter General Aplicables a las Entidades y Emisoras Supervisadas por la CNBV que Contratan Servicios de Auditoría Externa de Estados Financieros Básicos.																																																																								
<i>Circular Unica de Emisoras o CUE</i>	Significa las Disposiciones de Carácter General aplicables a las Emisoras de Valores y a otros Participantes del Mercado de Valores, publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 19 de marzo de 2003, según las mismas han sido modificadas a la fecha.																																																																								
<i>CKD o CECADE</i>	Significa los certificados bursátiles fiduciarios de desarrollo emitidos por el Fideicomiso Emisor CKD.																																																																								
<i>CNBV</i>	Significa la Comisión Nacional Bancaria y de Valores.																																																																								
<i>Comisaria</i>	Significa la figura de Comisario de la Sociedad, quien goza para el ejercicio de tal cargo, de todas las facultades y obligaciones previstas en el artículo 166 de la Ley General de																																																																								

Términos	Definiciones
	Sociedades Mercantiles, además de ser responsable de vigilar el cumplimiento de las disposiciones de la CUAE y de la normativa fiscal.
<i>Comisión Federal de Competencia Económica</i>	Significa el órgano administrativo desconcentrado de la Secretaría de Economía, que cuenta con autonomía técnica y operativa. La COFECE fue creada en 1993 y es la autoridad encargada de prevenir, investigar y combatir los monopolios, las prácticas monopólicas y las concentraciones, en términos de la Ley Federal de Competencia Económica (LFCE).
<i>Comisión Nacional Antimonopolio o CNA</i>	Significa la Comisión Nacional Antimonopolio (CNA), órgano descentralizado sectorizado a la Secretaría de Economía. La CNA se creó el 16 de octubre de 2025 sustituyendo a la COFECE y al Instituto Federal de Telecomunicaciones como autoridad en materia de libre competencia y concurrencia.
<i>Compromiso de Construcción</i>	Significa el compromiso adquirido por RCO de realizar las Obras de Ampliación mediante los pagos, a través del Fideicomiso de Obras de Ampliación, para la construcción de las Obras de Ampliación y en su caso, para la liberación del Derecho de Vía, conforme a las instrucciones que RCO reciba de la SICT.
<i>Concesión AUTOVIM</i>	Significa la concesión otorgada por el Poder Ejecutivo del Estado Libre y Soberano de Michoacán de Ocampo a favor de AUTOVIM, para proyectar, construir, operar, aprovechar, conservar y mantener por un periodo de 60 (sesenta) años la Autopista de jurisdicción estatal de altas especificaciones denominada "Zamora-La Piedad", con una longitud de 13.8 kilómetros, del kilómetro 3+000 al 16+800 de la carreteras federal número 35 Zamora-La Piedad, continúa al oriente del poblado denominado El Sauz de Abajo, que atraviesa la mencionada carretera en el kilómetro 6+020, a la altura de las instalaciones de PEMEX, desde éste punto hasta el kilómetro 16+800 el proyecto sigue la antigua trayectoria del tren en el tramo denominado ramal línea IB Yurécuaro-Los Reyes, para entroncar con la Autopista Maravatío-Zapotlanejo en el kilómetro 365+400 de la misma.
<i>Concesión CONIPSA</i>	Significa la concesión otorgada por el Gobierno Federal el 12 de septiembre de 2005 a favor de CONIPSA, para operar, conservar y mantener, por un periodo de 20 (veinte) años, un tramo carretero libre de peaje de jurisdicción federal Irapuato-La Piedad de 73.5 km de longitud, que tiene origen en el entronque de la autopista Querétaro-Irapuato con la autopista Irapuato-La Piedad, y terminación en el km 77+520, en el entronque con el libramiento La Piedad de Cavadas, en el Estado de Guanajuato. Dicha concesión incluye la modernización y ampliación del tramo carretero referido, así como el derecho exclusivo para suscribir con el Gobierno Federal un Contrato PPS para la provisión de capacidad carretera en el tramo concesionado. El contrato de concesión de CONIPSA terminó el 12 de septiembre de 2025.
<i>Concesión COTESA</i>	Significa la concesión otorgada por el Gobierno Federal el 4 de mayo de 2016 a favor de COTESA, para construir, operar, explotar, conservar y mantener, la autopista Tepic – San Blas por un periodo de 30 (treinta) años, un tramo de peaje que inicia en el entronque el Trapichillo ubicado en el km 6+600 de la carretera federal Mex-015D Tepic – Villa Unión, y termina en la carretera federal Mex-015 Santa Cruz – San Blas, en el km 8+060 con una longitud aproximada de 31km, en el Estado de Nayarit.
<i>Concesión COVIQSA</i>	Significa la concesión otorgada por el Gobierno Federal el 21 de junio de 2006 a favor de COVIQSA, para operar, conservar y mantener, por un periodo de 20 (veinte) años, un tramo carretero libre de peaje de jurisdicción federal Querétaro-Irapuato de 93 km de longitud, que se ubica en los Estados de Querétaro y Guanajuato. Dicha concesión incluye la modernización y ampliación del tramo carretero referido, así como el derecho exclusivo para suscribir con el Gobierno Federal un Contrato PPS para la provisión de capacidad carretera en el tramo concesionado.
<i>Concesión FARAC I</i>	Significa la concesión otorgada por el Gobierno Federal a través de la SICT, a favor de la Concesionaria mediante el Título de Concesión FARAC I para la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de las Autopistas de peaje: (i) la autopista Guadalajara-Zapotlanejo, (ii) la autopista Maravatío-Zapotlanejo, (iii) la autopista Zapotlanejo-Lagos de Moreno, y (iv) la autopista León-Aguascalientes.
<i>CONIPSA</i>	Significa Concesionaria Irapuato La Piedad, S.A. de C.V.
<i>CONOISA</i>	Significa Controladora de Operaciones de Infraestructura, S.A. de C.V.
<i>Consejo de Administración o Consejo</i>	Significa el órgano de administración de RCO, el cual debe estar integrado por el número de miembros que, en su caso, determine la Asamblea General de Accionistas (órgano supremo de la Compañía); Mayor detalle en la sección III.3.1 del presente Reporte Anual.
<i>Consortio Original</i>	Significa el consorcio conformado por Grupo GSIP, CICASA y CONOISA.
<i>Contrato de Cobertura</i>	Significa: (i) cada Contrato Maestro ISDA (" <i>International Swaps and Derivatives Association</i> "), en conjunto con el Anexo (" <i>Schedule</i> ") del mismo celebrado entre RCO y cada Proveedor de Contratos de Cobertura, de acuerdo con el Contrato de Disposiciones Comunes; (ii) cualquier otro contrato celebrado, o a ser celebrado entre RCO y un Proveedor de Contratos de Cobertura para una Operación de Cobertura permitida

Términos	Definiciones
	conforme a la Sección 3.3 del Contrato de Disposiciones Comunes; y (iii) cualquier otro contrato celebrado, o a ser celebrado entre COVIQSA o CONIPSA y un Proveedor de Contratos de Cobertura para una Operación de Cobertura permitida conforme a la Sección 3.3 del Contrato de Disposiciones Comunes.
<i>Contrato de Crédito Preferente</i>	Significa "Loan Agreement" de fecha 26 de septiembre de 2007, celebrado entre RCO, los Acreedores Preferentes que de tiempo en tiempo formen parte del mismo y el Agente Administrativo, según el mismo ha sido modificado de tiempo en tiempo.
<i>Contrato de Disposiciones Comunes</i>	Significa " <i>Common Terms Agreement</i> " de fecha 26 de septiembre de 2007, entre RCO, el Agente Administrativo, y el Agente de Garantías, según el mismo fue modificado (i) dentro del tercer convenio modificatorio de fecha 2 de diciembre de 2010 y, (ii) dentro de los cambios a los Documentos del Financiamiento realizados el 21 de agosto de 2012.
<i>Contrato de Fideicomiso de Pago de Acreedores Preferentes o Fideicomiso de Pago de los Acreedores Preferentes</i>	Significa el Contrato de Fideicomiso Irrevocable de Administración, Garantía y Fuente de Pago No. F/300195 de fecha 26 de septiembre de 2007, celebrado entre RCO, como fideicomitente, HSBC México S.A. Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero HSBC como fiduciario (inicialmente F/881 con fiduciario Deutsche Bank) y el Agente de Garantías, como fideicomisario en primer lugar, según el mismo fue modificado el 17 de mayo de 2010 para sustituir al fiduciario por HSBC México, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero HSBC, División Fiduciaria y cambiar el número del fideicomiso al F/300195, según el mismo fue modificado y reexpresado el 21 de agosto de 2012, y según el mismo sea modificado de tiempo en tiempo, así como el fideicomiso creado a través del mismo.
<i>Contrato de Prenda de Deuda Subordinada</i>	Significa (a) cada contrato de garantía sustancialmente en la forma del Anexo 3 del Contrato de Disposiciones Comunes, y (b) cualquier contrato celebrado en adición a o en reemplazo de dicho contrato en relación con la Sección 2.3 del Contrato de Disposiciones Comunes.
<i>Contrato de Prenda sin Transmisión de Posesión</i>	Significa el Contrato de Prenda sin Transmisión de Posesión de fecha 26 de septiembre de 2007, celebrado entre RCO, como deudor prendario y el de Agente de Garantías, en nombre de y para el beneficio de los Acreedores Garantizados como acreedor prendario, así como los convenios modificatorios que de tiempo en tiempo se celebren en relación al mismo.
<i>Contrato de Prenda sobre Acciones</i>	Significa el Contrato de Prenda sobre Partes Sociales de fecha 26 de septiembre de 2007, celebrado entre el Agente de Garantías, los entonces accionistas de RCO y RCO, sobre la totalidad de las acciones representativas del capital social de RCO, según el mismo fue modificado por primera ocasión con fecha 24 de septiembre de 2009 para reflejar la transformación de RCO en una S.A.P.I.B; modificado por segunda ocasión con fecha 2 de octubre de 2009 para reflejar la adhesión del Fideicomiso Emisor CKD como parte del mismo y según el mismo ha sido modificado de tiempo en tiempo, mediante convenios de adhesión siendo la última la de fecha 25 de enero de 2021, mediante la cual el Fideicomiso BBVA celebró con el Acreedor Prendario un convenio de adhesión al Contrato de Prenda sobre Acciones (el "Contrato de Adhesión") por virtud del cual constituyó prenda en primer grado y prelación sobre las acciones de la Sociedad que recibió del Fiduciario Santander quedando como un Contrato de Prenda sobre Acciones sobre la totalidad de las acciones que componen el capital social de RCO, según el mismo sea modificado de tiempo en tiempo, mediante convenios de modificación y/o de adhesión al mismo, según corresponda.
<i>Contrato entre Acreedores</i>	Significa el contrato celebrado el 21 de agosto de 2012 (según ha sido modificado de tiempo en tiempo) entre RCO, el fiduciario del Fideicomiso de Pago de Acreedores Preferentes, el Agente de Garantías, el Agente Administrativo, el Agente Interacreedores y los Acreedores Preferentes (o sus respectivos agentes), que establece ciertas disposiciones interacreedores entre los Acreedores Preferentes.
<i>Contrato PPS</i>	Significa el contrato de servicios de largo plazo para la provisión de capacidad carretera respecto de un tramo carretero concesionado suscrito entre algún concesionario y el Gobierno Federal.
<i>Contratos de Construcción</i>	Significa los contratos que celebre RCO con alguna constructora, con base en un contrato modelo, por cada uno de los proyectos de construcción que se requieran hacer en términos del Título de Concesión FARAC I, incluyendo las Obras de Ampliación.
<i>Control</i>	Significa la capacidad de una persona o grupo de personas, de llevar a cabo cualquiera de los actos siguientes: (a) Imponer, directa o indirectamente, decisiones en las asambleas generales de accionistas, de socios u órganos equivalentes, o nombrar o destituir a la mayoría de los consejeros, administradores o sus equivalentes, de una persona moral, (b) Mantener la titularidad de derechos que permitan, directa o indirectamente, ejercer el voto respecto de más del cincuenta por ciento del capital social de una persona moral, y (c) Dirigir, directa o indirectamente, la administración, la estrategia o las principales políticas de una persona moral, ya sea a través de la propiedad de valores, por contrato o de cualquier otra forma.

Términos	Definiciones
<i>Convenio entre Accionistas</i>	Significa el convenio entre los Accionistas de RCO de la Serie A y Serie B celebrado con fecha 2 de octubre de 2009.
<i>COTESA</i>	Significa Concesionaria Tepic San Blas, S. de R.L. de C.V.
<i>COVIQSA</i>	Significa Concesionaria de Vías Irapuato Querétaro, S.A. de C.V.
<i>Crédito CONIPSA</i>	Significa el crédito simple de CONIPSA por un monto de \$580.0 millones otorgado por Santander y Banorte con vencimiento el 27 de agosto de 2024.
<i>Crédito COVIQSA</i>	Significa el crédito simple de COVIQSA, mismo que está compuesto por los siguientes créditos: (i) crédito simple por la cantidad \$1,048.8 millones otorgado por Banobras y (ii) crédito simple por \$1,751.2 millones otorgado por Santander y Banorte; ambos con vencimiento el 27 de mayo de 2025.
<i>Crédito de Gastos de Capital 2016</i>	Significa el crédito celebrado entre RCO y SANTANDER el 2 de diciembre de 2014, según fue modificado y ampliado el 9 de noviembre de 2016 para: (i) ampliar el vencimiento original del 10 de diciembre 2021 al 10 de septiembre 2028, y (ii) incrementar el monto del crédito por \$650.0 millones adicionales resultando un total de \$1,650.0 millones, y según el mismo fue parcialmente cedido por SANTANDER a Banco Interacciones, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Interacciones mediante convenio de cesión de fecha 29 de diciembre de 2016. Este crédito quedó amortizado en su totalidad el 2 de julio de 2019 con recursos provenientes de la colocación de los Certificados Bursátiles RCO 18U y RCO 19, según se describe a mayor detalle en este reporte.
<i>Crédito de Gastos de Capital 2017</i>	Significa el contrato de apertura de crédito simple celebrado entre RCO y SANTANDER el 27 de abril de 2017 por un monto de \$2,000.0 millones con un plazo de 11 años. Este crédito quedó amortizado en su totalidad el 2 de julio de 2019 con recursos provenientes de la colocación de los Certificados Bursátiles RCO 18U y RCO 19, según se describe a mayor detalle en este reporte.
<i>Crédito de Gastos de Capital 2019</i>	Significa el contrato de apertura de crédito simple celebrado entre RCO y SANTANDER el 2 de julio de 2019 por un monto de \$2,000.0 millones.
<i>Crédito Revolvente BBVA - Sabadell</i>	Significa el Contrato de Crédito en cuenta corriente con fecha de 10 de septiembre de 2021 y terminado el 3 de octubre de 2025, celebrado entre RCO como acreditado, BBVA México S.A. Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero BBVA México como Acreedor y Agente Administrativo y Banco Sabadell, S.A. Institución de Banca Múltiple como acreedor, por un monto de \$2,000.0 millones.
<i>Crédito Revolvente BBVA - Banorte - Bancoppel - Sabadell</i>	Significa el Contrato de Crédito en cuenta corriente con fecha de 3 de octubre de 2025 celebrado entre RCO como acreditado, BBVA México S.A. Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero BBVA México como Acreedor y Agente Administrativo y Banco Mercantil del Norte, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Banorte, BanCoppel, S.A., Institución de Banca Múltiple y Banco Sabadell, S.A., Institución de Banca Múltiple en su carácter de Acreditantes, por un monto de \$2,000.0 millones.
<i>Crédito Simple BANOBRAS</i>	Significa el Contrato de Crédito Simple celebrado el 8 de octubre 2014 entre RCO como acreditado, BANOBRAS como acreedor y agente administrativo BANOBRAS, por un monto de \$4,990.0 millones. Con fecha 21 de diciembre de 2017 se amplió el plazo de vencimiento, con vencimiento original en 2032, a un nuevo vencimiento en 2037. Adicionalmente, se contrató deuda preferente por un monto de hasta \$4,000.0 millones con vencimiento en 2037, mismos que podrán ser dispuestos durante los siguientes 3 años.
<i>Crédito Simple INBURSA</i>	Significa el Contrato de Crédito Simple celebrado el 5 de agosto 2014 entre RCO como acreditado, Inbursa como acreedor, por un monto de \$4,596.0 millones. Con fecha 16 de enero de 2018, mediante la firma de un convenio modificatorio se amplió el plazo de vencimiento original en 2029, a un nuevo vencimiento en 2034.
<i>Créditos Preferentes</i>	Significa los contratos que documentan Deuda Preferente Adicional vigente obtenida por la Concesionaria conforme a los términos del Contrato de Disposiciones Comunes y que comprende: los Certificados Bursátiles RCO 12, RCO 12U, RCO 14, RCO 18U y RCO 19, los Senior Notes, el Crédito Simple BANOBRAS, el Crédito Simple Inbursa, el Crédito de Gastos de Capital 2019, Crédito Revolvente BBVA - Banorte - Bancoppel - Sabadell y cualquier Deuda Preferente Adicional (“ <i>Additional Senior Debt</i> ”) que de tiempo en tiempo la Concesionaria contrate en cumplimiento del Contrato de Disposiciones Comunes.
<i>Derecho de Vía</i>	Significa la franja de terreno que se requiere para la construcción, conservación, ampliación, protección, explotación y en general para el uso adecuado de las Autopistas, la Autopista Tepic – San Blas y los Tramos Libres de Peaje PPS, necesario también para la construcción de las Obras de Ampliación que la SICT pone a disposición de la Concesionaria.
<i>Deuda Preferente</i>	Significa los Créditos Preferentes, cualquier Obligación de Cobertura, cualquier Obligación de Terminación de Cobertura, cualquier Deuda Preferente Adicional, cualquier obligación de reembolso y, en la medida en que los proveedores (o sus

Términos	Definiciones
	respectivos agentes por su nombre y cuenta) se adhieran al Contrato entre Acreedores, la Deuda Suplementaria.
<i>Deuda Preferente Adicional</i>	Tiene el significado que se establece en el Contrato de Disposiciones Comunes.
<i>Deuda Preferente Subsecuente</i>	Significa la Deuda Preferente Adicional y Deuda Suplementaria (en tanto constituyan Deuda Preferente), incluyendo, para efectos de claridad, Obligaciones de Reembolso bajo cualquier Garantía Permitida emitida de conformidad con las mismas.
<i>Deuda Suplementaria</i>	Tiene el significado que se establece en el Contrato de Disposiciones Comunes.
<i>Deudores Prendarios</i>	Se refiere a los Accionistas de RCO, bajo el Contrato de Prenda sobre Acciones.
<i>Director General de RCO</i>	Significa el funcionario responsable de la dirección general y el desarrollo de la organización, así como de la creación y ejecución del plan de negocios de RCO.
<i>Documentos de Deuda Preferente Adicional</i>	Significa cualquier documento y/o instrumento en vigor que evidencie, documente, garantice o de cualquier otra forma se relacione con todas las obligaciones relacionadas con la Deuda Preferente Adicional aplicable, según el mismo sea reformado, adicionado o modificado de cualquier otra forma de tiempo en tiempo.
<i>Documentos de Deuda Preferente Subsecuente</i>	Significa cualquier Documento de Deuda Preferente Subsecuente y cualquier otro documento y/o instrumento que evidencie, documente o de cualquier otra forma se relacione con cualesquiera y todas las obligaciones relacionadas con la Deuda Suplementaria (en la medida en que constituya Deuda Preferente), según los mismos sea enmendados, suplementados o modificados de tiempo en tiempo.
<i>Documentos de Garantía</i>	Significa el Contrato de Prenda sin Transmisión de Posesión, el Contrato de Prenda sobre Acciones, el Contrato de Fideicomiso de Pago de Acreedores Preferentes, cualquier Contrato de Prenda de Deuda Subordinada y cualquier otro documento o instrumento de tiempo en tiempo en virtud del cual un Gravamen o garantía sea otorgada o perfeccionada.
<i>Documentos del Financiamiento</i>	Significan, conjuntamente, el Contrato de Disposiciones Comunes, el Contrato de Crédito Preferente, los Documentos de Garantía, el contrato de subordinación, los Contratos de Cobertura, el Contrato entre Acreedores, los Documentos de Deuda Preferente Adicional y los otros Documentos de Deuda Preferente Subsecuente, junto con cada otro documento o instrumento que se celebren o entreguen conforme a los anteriores contratos.
<i>FARAC I</i>	Significa el Fideicomiso de Apoyo al Rescate de Autopistas Concesionadas que contiene: (i) la autopista Guadalajara-Zapotlanejo, (ii) la autopista Maravatío-Zapotlanejo, (iii) la autopista Zapotlanejo-Lagos de Moreno, y (iv) la autopista León-Aguascalientes.
<i>Fideicomiso BBVA</i>	Significa el fideicomiso número F/411215-7 en BBVA México, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero BBVA México, en su carácter de fiduciario.
<i>Fideicomiso Emisor CKD o Fideicomiso Emisor CECADE</i>	Significa el Fideicomiso Irrevocable de Emisión de Certificados Bursátiles número F/311529 (antes F/00661) de fecha 24 de septiembre de 2009, según el mismo ha sido modificado de tiempo en tiempo, celebrado entre RCO como fideicomitente y HSBC México, S. A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero HSBC, División fiduciaria, como fiduciario (antes CIBanco S.A. Institución de Banca Múltiple), con la comparecencia de Banco Invex, S.A., Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero, Fiduciario, como representante común de los tenedores de los certificados bursátiles fiduciarios de desarrollo emitidos al amparo del mismo.
<i>Fideicomiso Santander</i>	Significa Fideicomiso F/2004655 en Banco Santander México, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Santander México, en su carácter de fiduciario.
<i>Flujo de Efectivo Neto</i>	Significa " <i>Net Cash Flow</i> " como dicho término se define en el Contrato de Disposiciones Comunes como, para cualquier periodo, X – Y, en donde: X representa cualesquier ingresos que se generen por la operación de las Autopistas u otros ingresos en efectivo, excluyendo el IVA que se deberá pagar por dichos conceptos y cualesquier aportaciones de capital, créditos, compensaciones o indemnizaciones recibidas, que ingresen al Contrato de Fideicomiso de Pago de los Acreedores Preferentes.; y Y representa cualesquier gastos que se generen por la operación de las Autopistas y cualesquier otros gastos que se deriven del Contrato de Operación y Mantenimiento u otros gastos Capex (en caso de que dichos gastos Capex no sean cubiertos con recursos obtenidos del Contrato de Crédito).
<i>Flujo de Efectivo Neto Ajustado</i>	Significa " <i>Adjusted Net Cash Flow</i> " como dicho término se define en el Contrato de Disposiciones Comunes como, para cualquier periodo, el Flujo de Efectivo Neto para dicho periodo, más el Monto Disponible para Créditos de Liquidez al último día de dicho periodo.

Términos	Definiciones
<i>Garante Permitido</i>	Significa BANOBRAS o cualquier otra institución financiera que: (a) haya proporcionado una garantía financiera o una mejora crediticia similar con respecto a Deuda Preferente Adicional, y (b) haya suscrito el Contrato entre Acreedores.
<i>Garantía Permitida</i>	Significa cualquier garantía financiera o mejora crediticia similar emitida por un Garante Permitido que garantice cualquier Deuda Preferente (o una porción de la misma).
<i>GIC</i>	Significa " <i>Government of Singapore Investment Corporation</i> "
<i>Gobierno Federal</i>	Significa el Gobierno Federal de México.
<i>Gobiernos Estatales</i>	Se refiere a los Gobiernos de los Estados donde se encuentran las Autopistas concesionadas y Tramos Libres Carreteros.
<i>Gravamen</i>	Significa cualquier hipoteca, prenda, endoso en garantía, depósito obligatorio, acuerdo, gravamen (obligatorio u otro) o cualquier otra garantía, cualquier venta condicionada u otro contrato con reserva de dominio o cualquier arrendamiento financiero que tenga sustancialmente los mismos efectos que los anteriores.
<i>Grupo GSIP</i>	Significa GSIP, GSIA, Matador y Alghero, incluyendo cualquier otro fondo de inversión o vehículo de inversión afiliado a The Goldman Sachs Group, Inc. que en el futuro sea accionista de RCO.
<i>GSIA</i>	Significa GS Infrastructure Advisors 2006, L.L.C.
<i>GSIP</i>	Significa GS Global Infrastructure Partners I, L.P.
<i>IAS</i>	Significa las Normas Internacionales de Contabilidad (por sus siglas en inglés <i>International Accounting Standard</i>).
<i>IASB</i>	Significa el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (por sus siglas en inglés <i>International Accounting Standards Board</i>).
<i>ICA</i>	Significa los Ingenieros Civiles Asociados, S.A. de C.V. como compañía contratada para construcción de las Autopistas e ICA Infraestructura, S.A. de C.V. como compañía contratada para operación y mantenimiento de las mismas hasta el 1 de septiembre de 2014.
<i>IFRIC</i>	Significa el Comité de Interpretaciones de Normas Internacionales de Información Financiera (por sus siglas en inglés <i>International Financial Reporting Interpretations Committee</i>)
<i>IFRS</i>	Significa los International Financial Reporting Standards.
<i>IMPI</i>	Significa el Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial.
<i>INDEVAL</i>	Significa S.D. INDEVAL Institución para el Depósito de Valores S.A. de C.V.
<i>INEGI</i>	Significa el Instituto Nacional de Estadística y Geografía.
<i>INPC</i>	Significa el Índice Nacional de Precios al Consumidor.
<i>Inversiones Permitidas</i>	Significa las inversiones en: (i) instrumentos de deuda denominados en Pesos o UDIS (x) emitidos por el Gobierno Federal; (y) cuyas obligaciones estén garantizadas por el Gobierno Federal; o (z) cuyas obligaciones estén garantizadas por cualquier entidad o autoridad del Gobierno Federal, en el entendido de que dichas obligaciones cuenten a su vez con la garantía del Gobierno Federal; y (ii) por medio de operaciones de compraventa y reporto con respecto a cualesquier instrumentos de deuda o valores descritos en el numeral (i) inmediato anterior.
<i>ISR</i>	Significa el Impuesto Sobre la Renta.
<i>IVA</i>	Significa el Impuesto al Valor Agregado.
<i>LGSM</i>	Significa la Ley General de Sociedades Mercantiles.
<i>LISR</i>	Significa la Ley del Impuesto Sobre la Renta.
<i>LMV</i>	Significa la Ley del Mercado de Valores.
<i>Matador</i>	Significa Matador Infrastructure IK Ltd (antes, Zwinger Opco 1 B.V.).
<i>México</i>	Significa los Estados Unidos Mexicanos.
<i>Monto Disponible para Créditos de Liquidez</i>	Significa " <i>Available Liquidity Loan Commitment</i> " como dicho término se define en el Contrato de Crédito como, el monto máximo que corresponda a cada Acreedor Preferente respecto a los Créditos de Liquidez, menos, el monto total de los Créditos de Liquidez que hubiere realizado dicho Acreedor Preferente y que no hubiere repagado RCO a esa fecha.
<i>Obligación de Cobertura</i>	Significa " <i>Hedging Obligations</i> " como dicho término se define en el Contrato de Disposiciones Comunes como, en conjunto, (i) todas las cantidades programadas pagaderas a los Proveedores de los Contratos de Cobertura por parte de RCO bajo los Contratos de Cobertura (incluyendo intereses que se devenguen después de la fecha de cualquier solicitud de declaración de quiebra por parte de RCO o el comienzo de cualquier procedimiento de concurso mercantil, insolvencia o similares con respecto a RCO), neto de todas las cantidades pagaderas a RCO por parte de dichos Proveedores de los Contratos de Cobertura bajo dichos Contratos de Cobertura; y (ii) todos los demás endeudamientos, honorarios, indemnizaciones u otras cantidades pagaderas por parte de RCO a los Proveedores de los Contratos de Cobertura bajo dichos Contratos de Cobertura; en el entendido que las Obligaciones de Cobertura no incluirán las

Términos	Definiciones
	Obligaciones de Terminación de Cobertura. Para evitar cualquier duda, los cálculos de las Obligaciones de Cobertura pagaderas bajo los Contratos de Cobertura serán realizados de acuerdo con los términos de los Contratos de Cobertura aplicables.
<i>Obligación de Terminación de Cobertura</i>	Significa el importe total de (i) las Obligaciones de Cobertura (sin dar efecto a las estipulaciones establecidas en la definición de las mismas) pagaderas a los Proveedores de los Contratos de Cobertura por parte de RCO bajo los Contratos de Cobertura en caso de liquidación anticipada de todos o una porción de los Contratos de Cobertura, neto de todas las cantidades pagaderas a RCO por parte de los Proveedores de los Contratos de Cobertura; más (ii) cualesquier pagos por penalidad u otros pagos en el formato de honorarios líquidos debidos y pagaderos en relación con una liquidación anticipada de conformidad con los Contratos de Cobertura. Para evitar cualquier duda, los términos de las Obligaciones de Terminación de Cobertura pagaderas bajo los Contratos de Cobertura serán realizados de acuerdo con los términos descritos en cada uno de ellos.
<i>Obligaciones Garantizadas</i>	Significa todas y cada una de las obligaciones de RCO a favor de los Acreedores Garantizados conforme a los Documentos del Financiamiento, incluyendo, sin limitación, el pago total y oportuno del principal, intereses, accesorios y todas las sumas que pudieren ser exigibles a o pagaderas por RCO a los Acreedores Garantizados conforme a los Documentos del Financiamiento (ya sea a su vencimiento programado, por terminación anticipada o de cualquier otra forma), y el cumplimiento de todas las obligaciones de los Deudores Prendarios conforme al Contrato de Prenda sobre Acciones, y los costos y gastos pagaderos en relación con el mismo (inclusive en caso de ejecución).
<i>Obras de Ampliación</i>	<p>Significan, conforme al Título de Concesión FARAC I, las construcciones asociadas a las Autopistas, que RCO deberá llevar a cabo:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) Subtramo entronque Autopista León – Aguascalientes km 82+319 – Entronque El Desperdicio II de la Carretera Zapotlanejo – Lagos de Moreno km 118+905, con una longitud aproximada de 19 km en el Estado de Jalisco, primera etapa como camino tipo A2 con corona de 12m, cuerpo izquierdo de acuerdo al proyecto elaborado por la SICT, el cual deberá ser revisado y complementado, en su caso, por la Concesionaria. <i>(Obra de Ampliación 1). (Concluida en junio 2014).</i> (ii) Carretera Zacapu – entronque Autopista Maravatío – Zapotlanejo (km 307+273), del km 11+100 al km 19+733, con una longitud aproximada de 8.67 km en el Estado de Michoacán de Ocampo. Se construirá como camino tipo A2 con corona de 12m, de acuerdo al proyecto elaborado por la SICT, el cual deberá ser revisado y complementado, en su caso, por la Concesionaria. <i>(Obra de Ampliación 2). (Concluida en diciembre 2017).</i> (iii) Modernización a 6 carriles (3 en cada sentido), de la Autopista Guadalajara – Aguascalientes – León, en su tramo Guadalajara – Zapotlanejo, del km 9+000 al 25+500, con una longitud de 16.5 km, incluyendo la ampliación y reforzamiento a 6 carriles de circulación del puente Fernando Espinosa, misma que fue modificada para en su lugar llevar a cabo las siguientes obras: <ul style="list-style-type: none"> a) Guadalajara – Zapotlanejo – construcción de 2 carriles laterales en cada una de las vías del km 21+000 al 25+500 en virtud del oficio de aprobación 3.- 133 inciso b), de la Subsecretaría de Infraestructura emitido el 28 de febrero de 2011. <i>(Obra de Ampliación 3a). (Concluida en junio 2012).</i> b) Guadalajara – Zapotlanejo – reforzamiento del puente Fernando Espinosa en virtud del oficio de aprobación 3.-133 inciso e), de la Subsecretaría de Infraestructura el 28 de febrero de 2011. <i>(Obra de Ampliación 3b). (Concluida en septiembre 2013).</i> c) Guadalajara – Zapotlanejo – construcción del tercer carril en vía A km 10+650 al km 20+840 en virtud del oficio 3.4.- 0412, Número 4, de la Dirección General de Desarrollo Carretero del 13 de abril de 2012. <i>(Obra de Ampliación 3c). (Concluida en febrero 2013).</i> d) Guadalajara – Zapotlanejo – Construcción de retorno el Vado I km 11+100 y El Vado II km 12+900 con el oficio 3.4.-0210 del 21 de febrero de 2012. <i>(Obra de Ampliación 3d). (Concluida en septiembre 2013).</i> e) Guadalajara – Zapotlanejo – construcción de tercer carril desde km 21+000 al km 26+000. <i>(Obra de Ampliación 3e). (Concluida en junio 2011).</i>

Términos	Definiciones
	<p>f) Guadalajara – Zapotlanejo – construcción de carriles libres de peaje entre Arroyo de Enmedio y Tonalá (8km). <i>(Obra de Ampliación 3f). (Concluida en enero 2014).</i></p> <p>(iv) Reconstrucción de la superficie de rodamiento de la Autopista Guadalajara-Aguascalientes-León, en su tramo Zapotlanejo-Lagos de Moreno, subtramo entronque El Desperdicio km 118+500 al km 146+300 en el entronque con el libramiento de Lagos de Moreno, con una longitud de 27.8 km en el Estado de Jalisco, incluyendo el mejoramiento del señalamiento horizontal y vertical. <i>(Obra de Ampliación 4) (Concluida en enero 2010)</i></p> <p>(v) Reconstrucción de la superficie de rodamiento de la Autopista Guadalajara Aguascalientes-León, tramo León-Aguascalientes, subtramo Entronque El Salvador km 103+850 al límite de Estados Jalisco y Aguascalientes, equivalente al km 108+190, con una longitud aproximada de 4.3 km en el Estado de Jalisco, incluyendo el mejoramiento del señalamiento horizontal y vertical. <i>(Obra de Ampliación 5) (Concluida en diciembre 2009)</i></p> <p>(vi) Jiquilpan-La Barca – construcción, modernización, operación, conservación y mantenimiento del tramo libre de peaje con origen en Jiquilpan, en el Estado de Michoacán de Ocampo, y terminación en el entronque con la Autopista Maravatío-Zapotlanejo, en el Estado de Jalisco (46 km). <i>(Obra de Ampliación 6) (Concluida en octubre de 2019)</i></p> <p>(vii) Ecuandureo-La Piedad – construcción, modernización, operación, conservación y mantenimiento del tramo carretero libre de peaje con una longitud aproximada de 39.3 kilómetros, con inicio en el entronque con la Autopista Maravatío-Zapotlanejo a la altura del km 360+100, en el Estado de Michoacán de Ocampo, y terminación en el entronque con el inicio del Libramiento Norte de La Piedad, en el Estado de Guanajuato. <i>(Obra de Ampliación 7) (Concluida en marzo de 2024)</i></p> <p>(viii) Maravatío-Zitácuaro – construcción, modernización, operación, conservación y mantenimiento del tramo carretero libre de peaje con una longitud aproximada de 71.3 kilómetros, con inicio en el entronque con la Autopista Maravatío - Zapotlanejo a la altura del km 168+000, en el Estado de Michoacán de Ocampo, y terminación en Zitácuaro, en el Estado de Michoacán de Ocampo. <i>(Obra de Ampliación 8)</i></p> <p>(ix) Libramiento de Lagos de Moreno – construcción, modernización, operación, conservación y mantenimiento del libramiento libre de peaje con una longitud aproximada de 25.0 kilómetros, con inicio en el entronque con la autopista Zapotlanejo-Lagos de Moreno a la altura del km 146+200, en el Estado de Jalisco, y terminación en el entronque con la autopista Lagos de Moreno-San Luis Potosí, en el Estado de Jalisco. <i>(Obra de Ampliación 9)</i></p>
OFAC	Significa la oficina de control de activos extranjeros de los Estados Unidos (por sus siglas en inglés <i>Office of Foreign Assets Control</i>).
<i>Operación de Cobertura</i>	Significa cualquier contrato para la cobertura de tasa de interés, operación de swap de tasa de interés, operación de swap indexado a inflación, operación de swap de divisas extranjeras, contrato de máximos de tasa de interés o divisas extranjeras (<i>interest rate or foreign currency CAP</i>) u operación de “collar” (<i>collar transaction</i>), contrato de futuro de tasas de interés, contrato de opción sobre tasas de interés, u contrato de opción de divisas extranjeras.
<i>Operador</i>	Significa para cada Contrato de Concesión, el Concesionario respectivo, quien es la persona en términos del título de concesión, responsable de llevar a cabo la operación y mantenimiento de las Autopistas y/o los Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS, según corresponda.
<i>Partes Relacionadas</i>	Significa las personas morales que son parte del mismo grupo empresarial o consorcio al que pertenece RCO.
<i>Persona</i>	Significa cualquier persona física o moral, una asociación en participación, o un fideicomiso, o cualquier otra organización, esté o no legalmente constituida y cualquier gobierno o entidad gubernamental o división política de los mismos.
<i>Pesos, Ps\$ o \$</i>	Significa Pesos, la moneda de curso legal en México.
<i>PIB</i>	Significa el Producto Interno Bruto de México.
<i>Política de Dividendos</i>	Significa la política de dividendos adoptada por los Accionistas de RCO y que se encuentra descrita en la Sección I.8.15 “Dividendos” de este Reporte Anual.
<i>Presidente del Consejo de Administración</i>	Significa el representante del Consejo de Administración de RCO.

Términos	Definiciones																										
<i>Prestadora de Servicios RCO o PSRCO</i>	Significa Prestadora de Servicios RCO, S. de R.L. de C.V., subsidiaria de RCO																										
<i>Proveedor de Precios</i>	Significa cualquier entidad que esté autorizada por la CNBV para fungir como proveedor de precios.																										
<i>Proveedores de los Contratos de Cobertura</i>	Significa cualquier persona (distinto a RCO) que sea parte de un Contrato de Cobertura, que haya convenido obligarse conforme a la Sección 4.2 (b) del Contrato de Disposiciones Comunes.																										
<i>Proyecto</i>	Significa la adquisición y cumplimiento de la Concesión FARAC I, Concesión de COVIQSA, Concesión de CONIPSA y Concesión de COTESA y Concesión de AUTOVIM.																										
<i>PTU</i>	Significa la participación de los trabajadores en las utilidades.																										
<i>Razón de Cobertura del Servicio de la Deuda</i>	Significa el término "DSCR" que es definido en el Contrato de Disposiciones Comunes como, para cualquier periodo, el cociente que existe entre (a) el Flujo de Efectivo Neto Ajustado para el periodo correspondiente; y (b) el Servicio de Deuda Forzoso a pagar en el mismo periodo. (Métrica no definida por IFRS).																										
<i>Razón de Liquidez</i>	Significa el activo circulante dividido entre el pasivo circulante. (Métrica no definida por IFRS).																										
<i>RCO Carreteras o RCA</i>	Significa RCO Carreteras, S. de R.L. de C.V., subsidiaria de RCO.																										
<i>RCO o la Compañía o la Emisora o la Concesionaria o la Entidad o la Sociedad</i>	Significa Red de Carreteras de Occidente, S.A.P.I. de C.V.																										
<i>Representante Común</i>	Significa, según corresponda, el representante común de cada una de las emisiones de Certificados Bursátiles de RCO.																										
<i>Reporte Anual o Reporte</i>	Significa el presente Reporte Anual.																										
<i>RNV</i>	Significa el Registro Nacional de Valores a cargo de la CNBV.																										
<i>RSD</i>	Significa la Reserva del Servicio de la Deuda.																										
<i>S.A.B.</i>	Significa una Sociedad Anónima Bursátil constituida de conformidad con lo dispuesto por la LMV, y en lo no previsto por ésta, por la LGSM.																										
<i>Sabadell</i>	Significa Banco Sabadell, S.A., Institución de Banca Múltiple.																										
<i>Santander</i>	Significa Banco Santander México, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Santander México.																										
<i>S.A.P.I.B.</i>	Significa una Sociedad Anónima Promotora de Inversión Bursátil, sociedad constituida de conformidad con lo dispuesto en la LMV.																										
<i>S.A.P.I.</i>	Significa una Sociedad Anónima Promotora de Inversión, sociedad constituida de conformidad con lo dispuesto en la LMV.																										
<i>SICT</i>	Significa la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (anteriormente, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes), dependencia del Gobierno Federal o cualquiera que sea la denominación de la entidad que la llegue a sustituir de tiempo en tiempo.																										
<i>SEMARNAT</i>	Significa la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales y cualquier otra secretaría o institución u órgano que la sustituya de tiempo en tiempo.																										
<i>Senior Notes</i>	Significa los instrumentos de deuda preferente emitidos conforme a la Regla 144A y la Regulación S de la Ley de Valores de 1933 (Securities Act of 1933) de los Estados Unidos de América por un monto de \$7,500.0 millones con vencimiento en 2028. Los valores tienen una tasa de interés anual de 9.00% pagadera semestralmente.																										
<i>Servicio de Deuda Forzoso</i>	Significa "Mandatory Debt Service" como dicho término se define en el Contrato de Disposiciones Comunes como, para cualquier periodo, la suma de (a) todos los montos adeudados de la Deuda Preferente durante dicho periodo; (b) todos los montos o comisiones adeudadas a los Acreedores Garantizados durante dicho periodo; y (c) cualesquier montos adeudados de los Contratos de Cobertura.																										
<i>Servicios Auxiliares</i>	Significa los servicios que se ofrecen en las Autopistas mediante la instalación de tiendas de conveniencia, restaurantes y estaciones de servicio. A la fecha del presente Reporte Anual se cuenta con: <table border="1" data-bbox="652 1759 1239 1955"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Marca</th> <th colspan="2">Operadas por:</th> <th rowspan="2">Total</th> </tr> <tr> <th>RCO</th> <th>Terceros</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Subway</td> <td>11</td> <td>0</td> <td>11</td> </tr> <tr> <td>Cuarto de Kilo</td> <td>7</td> <td>0</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>Área 24/7</td> <td>23</td> <td>0</td> <td>23</td> </tr> <tr> <td>Black Coffee</td> <td>1</td> <td>0</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Pasteko</td> <td>1</td> <td>0</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table>	Marca	Operadas por:		Total	RCO	Terceros	Subway	11	0	11	Cuarto de Kilo	7	0	7	Área 24/7	23	0	23	Black Coffee	1	0	1	Pasteko	1	0	1
Marca	Operadas por:		Total																								
	RCO	Terceros																									
Subway	11	0	11																								
Cuarto de Kilo	7	0	7																								
Área 24/7	23	0	23																								
Black Coffee	1	0	1																								
Pasteko	1	0	1																								

Términos	Definiciones				
		Gasolineras	0	22	22
		Total	43	22	65
<i>SHCP</i>	Significa la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, dependencia del Gobierno Federal de México o cualquiera que sea la denominación de la entidad que la llegue a sustituir de tiempo en tiempo.				
<i>TACC</i>	Significa la tasa anual de crecimiento compuesta.				
<i>TIIE</i>	Significa la tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio.				
<i>Título de Concesión CONIPSA</i>	Significa el título de concesión de fecha 12 de septiembre de 2005, expedido por el Gobierno Federal, a través de la SICT, otorgado en favor de CONIPSA, en el que se establecen los términos y condiciones para la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento del tramo carretero libre de peaje de jurisdicción federal Irapuato-La Piedad de 73.5 km de longitud, que tiene origen en el entronque de la autopista Querétaro-Irapuato con la autopista Irapuato-La Piedad, y terminación en el km 77+320, en el entronque con el libramiento La Piedad de Cavadas, en el Estado de Guanajuato.				
<i>Título de Concesión COTESA</i>	Significa el título de concesión de fecha 19 de mayo de 2016, expedido por el Gobierno Federal, a través de la SICT, en favor de COTESA, en el que se establecen los términos y condiciones para la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento, por un plazo de 30 años, de la autopista Tepic-San Blas, con una longitud aproximada de 31 kilómetros, en el Estado de Nayarit.				
<i>Título de Concesión COVIQSA</i>	Significa el título de concesión de fecha 21 de junio de 2006, expedido por el Gobierno Federal, a través de la SICT, otorgado en favor de COVIQSA, en el que se establecen los términos y condiciones para la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento del tramo carretero libre de peaje de jurisdicción federal Querétaro-Irapuato de 92.979 km de longitud, que se ubica en los Estados de Querétaro y Guanajuato.				
<i>Título de Concesión FARAC I</i>	Significa el título de concesión de fecha 3 de octubre de 2007, expedido por el Gobierno Federal, a través de la SICT, otorgado en favor de la Concesionaria, en el que se establecen los términos y condiciones para la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de: (i) la Autopista Guadalajara-Zapotlanejo; (ii) la Autopista, Maravatío-Zapotlanejo; (iii) la Autopista Zapotlanejo-Lagos de Moreno; y (iv) la Autopista León-Aguascalientes según sea modificado de tiempo en tiempo.				
<i>Título de Concesión AUTOVIM</i>	Significa el título de concesión de fecha 2 de diciembre de 2009, expedido por el ejecutivo del estado de Michoacán de Ocampo, a través de la SICT, otorgado en favor de la Concesionaria, en el que se establecen los términos y condiciones para proyectar, construir, operar, aprovechar, conservar y mantener: (i) la Autopista de jurisdicción estatal de altas especificaciones denominada Zamora-La Piedad.				
<i>Títulos</i>	Significan los títulos de Certificados Bursátiles emitidos por RCO.				
<i>TPD</i>	Significa tráfico promedio diario, es decir, el aforo de un periodo determinado dividido entre el número de días del mismo periodo determinado. El aforo representa el número de vehículos que cruzan una caseta de cobro o circulan por un tramo carretero libre en un periodo determinado.				
<i>Trabajos de Rehabilitación</i>	Significa las obras de mantenimiento, de rehabilitación y las requeridas después de puesta en punto para cumplir con estándares de la SICT.				
<i>Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS</i>	Significa los Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS de jurisdicción federal (i) Irapuato-La Piedad (CONIPSA) y (ii) Querétaro-Irapuato (COVIQSA).				
<i>Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC)</i>	Significa el acuerdo comercial entre México, Estados Unidos de América y Canadá, el cual entró en vigor el 1 de julio de 2020 y sustituye al Tratado de Libre Comercio de América del Norte ("TLCAN").				
<i>UAFIDA</i>	Significa la Utilidad antes de Financiamiento, Impuestos, Depreciación y Amortización (Métrica no definida por IFRS). Se calcula sumando la Utilidad de operación más Amortizaciones y Depreciaciones.				
<i>UAFIDA AJUSTADA</i>	Significa la Utilidad antes de Financiamiento, Impuestos, Depreciación, Amortización más la Provisión de Gastos de Mantenimiento Mayor (Métrica no definida por IFRS). Se calcula sumando la Utilidad de operación más Amortizaciones y Depreciaciones más Provisión de gastos de mantenimiento mayor.				
<i>UDIS</i>	Significa la unidad de cuenta a que se refiere el decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el 1° de abril de 1995, cuyo valor en moneda nacional para cada día publica periódicamente el Banco de México en el Diario Oficial de la Federación, valor calculado conforme al procedimiento determinado y publicado por el Banco de México en el propio Diario Oficial de la Federación.				
<i>VRCR</i>	Significa los Valores Razonables a través de Resultados				
<i>VRORI</i>	Significa el Valor Razonable a través de Otros Resultados Integrales				

Términos	Definiciones
<i>VKT</i>	Significa vehículo por kilómetro viajado.

I.2 Resumen Ejecutivo

Durante 2025 la Compañía continuó posicionándose como uno de los operadores privados de infraestructura carretera más importantes de México. Los resultados obtenidos al cierre de 2025 se describen a continuación:

1. Durante el ejercicio 2025 los ingresos por peaje y otros ingresos por concesión¹ registraron \$15,838.0 millones, un incremento de 5.44% respecto a 2024 los cuales se situaron en \$15,021.1 millones; así también la UAFIDA registró \$13,343.1 millones en 2025, un incremento de 6.22% respecto a 2024 la cual se situó en \$12,562.1 millones. Finalmente, la UAFIDA Ajustada registró durante 2025 \$13,828.4 millones, un incremento de 4.75% respecto de \$13,201.6 millones de 2024. El margen UAFIDA ajustada² fue de 87.31% al cierre de 2025 en comparación con 87.89% al cierre de 2024.
2. Los ingresos por uso de derecho de vía y otros relacionados tuvieron un incremento de 7.76% donde se registraron \$474.2 millones durante 2025 y \$440.1 millones durante 2024, dichos ingresos se deben a la labor de comercialización en el Derecho de Vía que proviene principalmente de la instalación de servicios propios como restaurantes y tiendas de conveniencia, ingresos recibidos por el uso del Derecho de Vía cobrados a locatarios por negocios tales como gasolineras y tiendas de conveniencia. Al cierre de 2025, RCO opera un total de 43 establecimientos de servicios auxiliares.
3. Durante 2025, la deuda a largo plazo se redujo en 4.92% finalizando 2025 en \$42,783.4 millones, el decremento es equivalente a un monto de \$2,212.9 millones sobre el saldo final de \$44,996.2 millones al cierre del año 2024.

Como parte de la estrategia para el incremento del valor de las Autopistas y de los Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS, se trabaja continuamente en el control de costos y en la optimización de gastos de capital para así generar más valor para la Compañía. Asimismo, la inversión en gastos de capital ha permitido a la Concesionaria cumplir con altos estándares de calidad en sus tramos carreteros.

Los contratos de concesión de CONIPSA llegaron a su término el 12 de septiembre de 2025 y, en consecuencia, cesaron las operaciones directamente vinculadas con dichos contratos. En este contexto, RCO dio cumplimiento a los estándares de desempeño que marca el título y contrato PPS, llevando a cabo una exitosa reversión de la concesión y recibiendo el Certificado de entrega en tiempo y forma.

En materia de seguridad para el cliente, implementamos estrategias de mitigación de riesgos que buscan reducir la frecuencia de la siniestralidad, fomentando el uso del cinturón de seguridad en nuestros clientes, así como el reforzamiento de la señalización vertical y horizontal en aquellos puntos que históricamente han sido puntos de accidentes de manera recurrente.

A la fecha del presente Reporte Anual contamos con: (i) 11 restaurantes “*Subway*”; (ii) 23 tiendas “*Área 24/7*”, (iii) 7 “*Cuarto de Kilo*”, 1 sucursal de “*Black Coffee Gallery*” y 1 sucursal de “*Pasteko*”; además de un centro de distribución “*Área 24/7*”.

De igual forma, continuamos monitoreando, reparando y optimizando de forma continua el señalamiento inductivo que facilita a cualquier persona poder usar nuestros tramos carreteros, sin importar si es un cliente frecuente o esporádico. La revisión periódica del parque de señales instalado, tanto dentro de nuestra red como en puntos alejados de la misma, permite asegurar que cada una de ellas se mantenga en un estado óptimo de conservación.

Así mismo, se continúa la implementación del plan de combate a la filtración y evasión en las Autopistas y sistemas de cobro, mediante medidas que abarcan desde el cierre de accesos irregulares hasta iniciativas más complejas como la implementación de sistemas de monitoreo y alarmas, así como la centralización de la auditoría de procesos de cobro.

I.2.1 Historia de RCO

RCO fue constituida el 13 de agosto de 2007 como una Sociedad de Responsabilidad Limitada de Capital Variable de conformidad con las leyes de México, después de que el Consorcio Original fuera declarado ganador de la licitación del FARAC I, la cual le otorgó el derecho y la obligación de construir, operar, explotar, conservar y mantener un paquete formado por cuatro Autopistas de cuota, así como el derecho y la obligación de construir, operar, conservar y mantener las Obras de Ampliación por el plazo de la Concesión a partir del 4 de octubre de 2007. RCO fue, entonces, la sociedad mexicana de propósito específico a la que le fue adjudicado el Título de Concesión FARAC I por un periodo de 30 años, hasta el 4 de octubre de 2037.

¹ Ingresos totales incluyendo ingresos por uso de derecho de vía y otros relacionados y sin considerar Ingresos por construcción y obras de ampliación y rehabilitación e Ingresos por servicios especializados.

² UAFIDA AJUSTADA dividida entre Total ingresos de peaje y otros ingresos de concesión.

El 22 de septiembre del 2011, RCO adquirió junto con RCO Carreteras el 100.00% de las acciones representativas del capital social de COVIQSA, misma que opera, mantiene y conserva el tramo carretero de Querétaro – Irapuato y de CONIPSA, misma que opera, mantiene y conserva el tramo carretero de Irapuato – La Piedad. Estas actividades se realizan al amparo del esquema Proyectos para Prestación de Servicios (“PPS”), conforme al Título de Concesión de COVIQSA y el Título de Concesión de CONIPSA.

Adicionalmente, en 2014 se extendió la vigencia del Título de Concesión FARAC I por 4.5 años, hasta el 4 de abril de 2042, derivado de las modificaciones a las condiciones técnicas, operativas y financieras al incorporar a las Obras de Ampliación del Título de Concesión FARAC I del proyecto de construcción, modernización, operación, conservación y mantenimiento de nombre Jiquilpan – La Barca, con origen en Jiquilpan, en el Estado de Michoacán de Ocampo, y terminación en el entronque con la Autopista Maravatío – Zapotlanejo, en el Estado de Jalisco.

Así también en abril de 2016, la SICT declaró ganadora a RCO de una concesión de jurisdicción federal por 30 años, para construir, operar, explotar, conservar y mantener la Autopista Tepic – San Blas, con una longitud aproximada de 31 kilómetros, en el Estado de Nayarit. Derivado de lo anterior, el 19 de mayo de 2016, COTESA fue constituida como subsidiaria de RCO encargada de operar, conservar y mantener dicha concesión conforme al Título de Concesión COTESA.

El 21 de febrero de 2019, RCO completó la adquisición del 100% de las acciones emitidas por AUTOVIM, sociedad titular de la concesión para proyectar, construir, operar, aprovechar, conservar y mantener, por un plazo de 30 años la autopista de altas especificaciones denominada Zamora – La Piedad en el estado de Michoacán de Ocampo. El 16 de diciembre de 2020, la autopista concesionada a AUTOVIM inició operaciones de la primera etapa del proyecto.

El 30 de junio de 2019 RCO y la SICT modificaron las Bases de Regulación Tarifaria incluidas en el Anexo 4 del Título de Concesión FARAC I, el cual permite a RCO establecer tarifas específicas para cada tipo de cliente y tramo carretero para maximizar los ingresos, siempre y cuando la tarifa promedio observada no exceda la tarifa promedio máxima previamente fijada por la Secretaría, misma que se actualizará cada año conforme a las variaciones del INPC o bien, cuando se registre un incremento mayor o igual al 5% de dicho índice.

El 11 de octubre de 2019 RCO anunció que los Accionistas Serie A que detentaban el 70 por ciento del capital social de la empresa llegaron a un acuerdo con filiales de Abertis, un operador global de carreteras, y GIC, una firma de inversión que gestiona las reservas internacionales del gobierno de la República de Singapur, a fin de enajenar a estos las acciones de la Serie A de RCO.

El 31 de enero de 2020, la SICT procedió a modificar el Título de Concesión otorgado a RCO, a efecto de incorporar a las Obras de Ampliación del Título de Concesión FARAC I las siguientes obras de construcción y rehabilitación: (i) Libramiento de Lagos de Moreno, (ii) Ecuandureo-La Piedad y (iii) Zitácuaro-Maravatío, con la finalidad de mantener el equilibrio económico de la concesión, la modificación antes referida contempla una prórroga a la vigencia de la Concesión por un plazo de seis años, lo que resulta en una vigencia de la concesión hasta el 4 de abril de 2048.

El 4 de junio de 2020 en seguimiento al acuerdo mencionado anteriormente, se consumó la venta de las Acciones Serie A y de un porcentaje adicional de 2.29% del capital en acciones Serie B que participaron en el proceso de venta conjunta. La enajenación fue precedida por la cancelación oficiosa por parte de la CNBV del registro de las acciones de RCO en el RNV. Asimismo, como parte del proceso de cancelación de la inscripción de las acciones de RCO en el RNV, se constituyó un fideicomiso de pago que estuvo disponible para comprar las acciones de los accionistas de la serie B: (i) que no participaron en el proceso de venta conjunta y/o (ii) que no participaron en la oferta que se lanzó con motivo de la cancelación oficiosa del registro de las acciones en el RNV, la cual está dirigida al accionista minoritario de la Serie B. En cualquier caso, el accionista minoritario de la Serie B tuvo el derecho, más no la obligación, de vender todas o una parte de sus acciones al mismo precio que el accionista de la Serie A de control.

El 26 de enero de 2021 se dio por terminado el proceso de venta de las acciones serie B señalado en el párrafo anterior, adicionalmente se celebró el convenio de terminación del fideicomiso de pago, igualmente señalado en el párrafo anterior, de conformidad con sus términos y a lo dispuesto en el oficio de cancelación de la inscripción de las acciones de RCO en el RNV emitido por la CNBV.

Prevía autorización por parte de la SICT y con motivo de la cancelación del registro de las acciones de la compañía en el RNV conforme a lo antes señalado, los Accionistas de RCO resolvieron, mediante resoluciones unánimes de fecha 30 de noviembre de 2021, aprobar la reforma de sus estatutos sociales de RCO, incluyendo el que RCO adopte la modalidad y régimen legal de una S.A.P.I. Lo anterior, de conformidad con lo dispuesto en el oficio de cancelación de la inscripción de las acciones de RCO en el RNV emitido por la CNBV el 4 de junio de 2020.

El 24 de noviembre de 2025 RCO anunció que, en términos de la normatividad aplicable y los términos del Título de Concesión Autovim, el Estado de Michoacán de Ocampo procedió a modificar el Título de Concesión Autovim, a efecto de: (a) incluir una carga por virtud de la cual Autovim se obliga a reconstruir, ampliar y conservar el Tramo Rinconada la Piedad que va del kilómetro 0+000 al kilómetro 3+500 de la carretera federal Zamora – La Piedad (la “Carga del Tramo Adicional”); (b) rebalancear el Título de Concesión Autovim en función del plazo necesario para soportar la Carga del Tramo Adicional; y (c) modificar las tarifas bajo la Condición Décima Octava del Título de Concesión Autovim y el Anexo 13 “Bases de Regulación Tarifaria”, también con la intención de terminar de soportar el impacto de la Carga del Tramo Adicional. Toda vez que la Carga del Tramo Adicional constituye un proyecto adicional y no considerado originalmente en el Título de Concesión Autovim, con la finalidad de mantener el equilibrio económico del mismo, la modificación antes referida contempla una prórroga a la vigencia del Título de Concesión Autovim por un plazo de treinta años, lo que resulta en una vigencia de la concesión hasta el 2 de diciembre de 2069.

De acuerdo con la LGSM y los estatutos sociales de RCO, la duración de RCO es de noventa y nueve años contados a partir de su fecha de constitución (13 de agosto de 2007). RCO se disolverá al concluir su duración, a menos que ésta sea previamente prorrogada, o se cumpla cualquiera de los casos previstos en las fracciones II a V del artículo 229 de la LGSM. Declarada la disolución de RCO, ésta será puesta en estado de liquidación, la cual estará a cargo de uno o más liquidadores, de conformidad con la LMV y la LGSM.

1.2.2 Descripción general del negocio de RCO

Con aproximadamente 937.3 km de longitud total carretera, de los cuales 799.5 km de longitud carretera conforman el paquete FARAC I, incluyendo las Obras de Ampliación que se han realizado y que se encuentran en proceso de construcción, 93.0 km de longitud carretera del Tramo Carretero Libre de Peaje PPS COVIQSA, 31 km de longitud en COTESA y 13.8 km de longitud en AUTOVIM, RCO y subsidiarias constituyen una de las empresas más importantes de concesiones privadas de México.

Las Autopistas al amparo del FARAC I son parte del corredor principal que conecta la Ciudad de México y la zona metropolitana de Guadalajara, las dos zonas metropolitanas más pobladas de México³, así como otras urbes relevantes del Bajío y del Occidente de México, tales como Morelia, Zamora, Lagos de Moreno, La Piedad, Tepatlán, San Juan de los Lagos, Zapotlanejo, León y Aguascalientes, en los Estados de Michoacán de Ocampo, Jalisco, Guanajuato y Aguascalientes.

La Compañía obtiene ingresos de las Autopistas principalmente a través de cobro de cuotas de peaje, y, adicionalmente, y en una menor proporción de: (i) Servicios Auxiliares como son tiendas de conveniencia y restaurantes operados en las Autopistas y, (ii) cuotas que cobra a terceros que obtienen beneficios por prestar Servicios Auxiliares en las Autopistas, tales como estaciones de servicio, tiendas de conveniencia y restaurantes, además de cuotas a terceros por permitirles construir y operar aprovechamientos como son cruzamientos e instalaciones marginales como puentes, tuberías, líneas de transmisión y diversa infraestructura en el Derecho de Vía.

Por su parte, los Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS, de jurisdicción federal, unen a las localidades de La Piedad e Irapuato, así como Irapuato y Querétaro, en los Estados de Michoacán de Ocampo, Guanajuato y Querétaro, respectivamente. La Compañía obtiene ingresos de los Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS a través de cobros a la SICT por servicios de operación y por servicios de peaje basados en el número de vehículos que usan dichos tramos. Los cobros por servicios de operación son recibidos por proveer la capacidad carretera en los Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS de acuerdo con el Título de Concesión CONIPSA y su Contrato PPS respectivo y el Título de Concesión COVIQSA y su Contrato PPS respectivo.

Las responsabilidades principales de RCO son la operación y el mantenimiento tanto de las Autopistas como de los Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS, a través de CONIPSA y COVIQSA. Así también, RCO es responsable de la estrategia, la planeación y supervisión de la operación y de los proyectos de construcción, así como de las relaciones ante las autoridades competentes.

La red de las Autopistas al amparo del Título de Concesión FARAC I está ubicada en los Estados de Jalisco, Michoacán de Ocampo, Aguascalientes y Guanajuato; en conjunto, estos Estados contribuyeron con 15.9% del PIB de México en 2024⁴. Colectivamente, las cinco ciudades más pobladas de la región se encuentran alrededor de las Autopistas (Guadalajara, León, Aguascalientes, Morelia y Ciudad de México), cuyas respectivas entidades federativas cuentan con el 11.6%⁵ de la población del país.

Por otra parte, los Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS están ubicados en los Estados de Michoacán,

³ Obtenido del último censo INEGI 2020

⁴ Dato obtenido con la última actualización disponible a diciembre 2024 del Banco de Información Económica del INEGI (BIE).

⁵ Obtenido del último censo INEGI 2020.

Guanajuato y Querétaro. Dichos Estados contribuyeron con el 9.8% del PIB de México en 2024⁶ y cuentan con el 10.5%⁷ de la población del país.

La Autopista al amparo del Título de Concesión de COTESA está ubicada en el Estado de Nayarit, el cual contribuyó con el 0.6% del PIB en México en 2024⁸ y cuenta con el 1.0%⁹ de la población del país.

La Autopista al amparo del Título de Concesión de AUTOVIM está ubicada en el Estado de Michoacán de Ocampo, el cual contribuyó con el 2.7% del PIB en México en 2024¹⁰ y cuenta con el 3.8%¹¹ de la población del país.

RCO es la empresa controladora y la operadora de FARAC I, mientras que COTESA, AUTOVIM y los Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS, son operados por las subsidiarias respectivas de la Compañía, mismas que son responsables del cumplimiento de las obligaciones derivadas de los Títulos de Concesión.

RCO realiza de manera continua obras de mantenimiento mayor a lo largo del sistema para mejorar las condiciones de las Autopistas y los Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS y así cumplir con los requerimientos de calidad de servicio establecidos en el Título de Concesión FARAC I, el Título de Concesión CONIPSA, el Título de Concesión COVIQSA, el Título de Concesión de COTESA y el Título de Concesión AUTOVIM.

Derivado de las modificaciones a las condiciones técnicas, operativas y financieras del Título de Concesión FARAC I al incorporar el proyecto de ramales a las Obras de Ampliación, se extendió la vigencia de dicho título por 6 años, del 4 de abril de 2042 al 4 de abril de 2048.

Mayor detalle sobre el estatus actual de las Obras de Ampliación en la Sección I.8.12 del presente Reporte Anual.

A continuación, se presenta una breve descripción de cada una de las Autopistas y Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS:

(a) Autopista Guadalajara – Zapotlanejo

Esta autopista de peaje fue construida en la década de 1960 como una autopista de dos carriles y fueron agregados dos carriles en 1994. Tiene una longitud total de 26.0 km y es una de las más importantes vías de acceso a la ciudad de Guadalajara, ya que conecta las Autopistas de Maravatío – Zapotlanejo y Zapotlanejo – Lagos de Moreno con la ciudad. La Zona Metropolitana de Guadalajara es la segunda más poblada de México, con 4.9 millones¹² de habitantes, cuenta con un aeropuerto internacional y es una estación de tránsito masivo que sirve rutas de las regiones Pacífico, Central y Bajío. Al cierre del 2025, la Autopista Guadalajara – Zapotlanejo tuvo un TPD de 56,320 vehículos e ingresos por \$1,863.9¹³ millones. Los ingresos aumentaron a una TACC de 8.90% en el periodo de 2000 a 2025. Por su parte el TPD creció a una TACC de 4.08% en el periodo 2000 a 2025.

(b) Autopista Maravatío – Zapotlanejo

Esta autopista está compuesta de cuatro carriles de peaje, con una longitud total de 475.0¹⁴ kilómetros e inició operaciones en octubre de 1993. Provee un eje de comunicación entre el este y el oeste de México y conecta importantes ciudades en los Estados de Michoacán de Ocampo y Jalisco. Adicionalmente, forma parte de la ruta más directa entre la Ciudad de México y Guadalajara, las dos mayores ciudades de México en lo que a la población se refiere. Al cierre del 2025, tuvo un TPD de 14,912 vehículos e ingresos por \$5,502.9¹⁵ millones. Los ingresos aumentaron a una TACC de 11.19% en el periodo de 2000 a 2025. Por su parte, el TPD creció a una TACC de 5.34% en el periodo 2000 a 2025.

(c) Autopista Zapotlanejo – Lagos de Moreno

Esta autopista de cuatro carriles de peaje inició operaciones en mayo de 1991, contó con una longitud inicial de 118.5 km que se ha visto ampliada a 171.3 km después de la rehabilitación al tramo Desperdicio – Lagos de Moreno y las Obras de Ampliación. Ofrece conexiones directas con la región conocida como los Altos de Jalisco, la cual tiene fuertes vínculos económicos y culturales con Guadalajara, así como con la región industrial del Bajío. Es utilizada constantemente para el transporte de carga entre las zonas industriales de Guanajuato, Aguascalientes, San Luis Potosí y Jalisco. Así también, este tramo es una alternativa para la interconexión del norte de la Ciudad de México

⁶ Dato obtenido con la última actualización disponible a diciembre 2024 del Banco de Información Económica del INEGI (BIE).

⁷ Obtenido del último censo INEGI 2020.

⁸ Dato obtenido con la última actualización disponible a diciembre 2024 del Banco de Información Económica del INEGI (BIE).

⁹ Obtenido del último censo INEGI 2020.

¹⁰ Dato obtenido con la última actualización disponible a diciembre 2024 del Banco de Información Económica del INEGI (BIE).

¹¹ Obtenido del último censo INEGI 2020.

¹² Obtenido del último censo INEGI 2020.

¹³ Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico, no incluyen IVA.

¹⁴ Total de kilómetros incluyendo Obras de Ampliación

¹⁵ Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico, no incluyen IVA.

con Guadalajara. Al cierre del 2025, tuvo un TPD de 18,376 vehículos e ingresos por \$3,525.0¹⁶ millones. Los ingresos aumentaron a una TACC de 10.24% en el periodo de 2000 a 2025. Por su parte, el TPD creció a una TACC de 4.51% en el periodo 2000 a 2025.

(d) Autopista León – Aguascalientes

Esta autopista de cuatro carriles de peaje comenzó operaciones en septiembre de 1992; cuenta con 127.2 km después de que en 2009 se realizó la expansión correspondiente a los últimos 4.3 km del Entronque El Salvador, así como la ampliación de 19 km del entronque Desperdicio II de la Autopista Zapotlanejo-Lagos de Moreno a Encarnación de Díaz. Conecta los Estados de Guanajuato, el norte de Jalisco y Aguascalientes. Guanajuato se encuentra en el centro de la zona industrial de México y juega un papel estratégico en el transporte de carga y de pasajeros a través de México. Así también, este tramo es vía alterna a la interconexión Norte Ciudad de México – Guadalajara. Al cierre del 2025, tuvo un TPD de 17,771 vehículos e ingresos por \$2,894.1¹⁷ millones. Los ingresos aumentaron a una TACC de 10.66% en el periodo de 2000 a 2025. Por su parte el TPD creció a una TACC de 5.26% en el periodo 2000 a 2025.

(e) Tramo carretero Irapuato – La Piedad

Este tramo carretero libre de jurisdicción federal está concesionado a la subsidiaria CONIPSA; cuenta con 73.5 km y conecta a las ciudades de Irapuato, Guanajuato y La Piedad, las cuales tienen importantes vínculos económicos con los municipios de La Barca y Ocotlán en el Estado de Jalisco, con Zamora y Jacona de Plancarte en el Estado de Michoacán de Ocampo y con Salamanca y Celaya en el Estado de Guanajuato. El tramo carretero forma parte del corredor carretero de oriente a poniente, que une entre sí a diversas ciudades ubicadas en la región del Bajío en el centro de México y a su vez con el occidente de Guadalajara y el este de la Ciudad de México. Su adquisición por parte de la Compañía se dio en el mes de septiembre del año 2011. El TPD a septiembre del 2025 se situó en 23,733 vehículos e ingresos¹⁸ por \$155.3 millones.

(f) Tramo carretero Querétaro – Irapuato

Este tramo carretero de jurisdicción federal libre de peaje está concesionado a la subsidiaria COVIQSA, cuenta con 93 km de longitud y es utilizado constantemente para el transporte de mercancías entre las ciudades de Irapuato, Salamanca, Celaya y Querétaro. Este tramo carretero forma parte importante del corredor del Bajío que une de este a oeste a la ciudad de Querétaro e Irapuato y junto con el tramo carretero concesionado a CONIPSA da paso vehicular a gran número de transportistas que realizan actividades comerciales en la región. Su adquisición por parte de la Compañía se dio en el mes de septiembre del año 2011. El TPD al cierre del 2025 se situó en 37,561 vehículos e ingresos¹⁹ por \$1,192.9 millones.

Cabe señalar que la totalidad de las acciones representativas del capital social tanto de CONIPSA como de COVIQSA fueron adquiridas por parte de la Compañía a través de su subsidiaria RCO Carreteras en el mes de septiembre del año 2011.

(g) Autopista Tepic – San Blas

Esta autopista de peaje está concesionada a la subsidiaria COTESA a partir del 4 de mayo de 2016; cuenta con 31 km de longitud y conecta los municipios de Tepic y San Blas, en el Estado de Nayarit. Dicha autopista reduce el tiempo de traslado entre ambos municipios de una hora a veinte minutos, impulsando así el desarrollo económico de la zona. Por otro lado, el aforo vehicular de la autopista se verá beneficiado en un futuro con la finalización de las obras del Nuevo San Blas, que busca impulsar y promover al municipio de San Blas como un destino turístico en el país. Al 31 de diciembre de 2025, el TPD se situó en 3,557 vehículos e ingresos²⁰ por \$108.6 millones.

(h) Autopista Zamora – La Piedad

Esta autopista de peaje está concesionada a la subsidiaria AUTOVIM a partir del 9 de diciembre de 2009. RCO adquirió AUTOVIM el día 21 de febrero de 2019. Cuenta con 13.8 km de longitud y conecta los municipios de Zamora y La Piedad, en el Estado de Michoacán. Dicha autopista reduce el tiempo de traslado entre ambos municipios, impulsando así el desarrollo económico de la zona. A partir del día 16 de diciembre de 2020, la autopista inició operaciones. Al 31 de diciembre de 2025, el TPD se situó en 3,744 vehículos e ingresos²¹ por \$72.9 millones.

¹⁶ Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico, no incluyen IVA.

¹⁷ Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico, no incluyen IVA.

¹⁸ Ingresos de peaje por concesión y servicios de operación, no incluyen IVA.

¹⁹ Ingresos de peaje por concesión y servicios de operación, no incluyen IVA.

²⁰ Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico, no incluyen IVA.

²¹ Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico, no incluyen IVA.

1.2.3 Tráfico e Ingresos de peaje por concesión, servicios de peaje y servicios de operación

En la Tabla 2 siguiente se muestran algunos parámetros relevantes de las Autopistas al amparo del FARAC I y de los Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS:

Tabla 2. Características de las Autopistas y de los Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS

Concesión	Tramo	Tipo de Activo	Ubicación	Longitud (1)	TPD	Ingresos 2025 (2),(3),(6)	% Ingresos	Inicio de Operaciones (4)	Término de Concesión
(cifras en miles)									
FARAC I	Guadalajara- Zapotlanejo	Autopista	Jalisco	26.0	56,320	1,863,942.8	12.17%	1994	2048
FARAC I	Maravatio- Zapotlanejo	Autopista	Jalisco y Michoacán	475.0	14,912	5,502,911.6	35.93%	1993	2048
FARAC I	Zapotlanejo- Lagos	Autopista	Jalisco	171.3	18,376	3,525,048.9	23.02%	1991	2048
FARAC I	León- Aguascalientes	Autopista	Aguascalientes Guanajuato y Jalisco	127.2	17,772	2,894,106.4	18.90%	1992	2048
Subtotal (5)				799.5	18,107	13,786,009.6			
COVIQSA	Querétaro- Irapuato	Libre de peaje	Querétaro y Guanajuato	93.0	37,561	1,192,865.2	7.79%	2011	2026
CONIPSA	Irapuato- La Piedad	Libre de peaje	Querétaro Guanajuato y Michoacán	73.5	23,733	155,319.6	1.01%	2009	2025
Subtotal (5)				166.5	31,457	1,348,184.8			
COTESA	Tepic-San Blas	Autopista	Nayarit	31.0	3,557	108,633.4	0.71%	2017	2046
Subtotal (5)				31.0	3,557	108,633.4			
AUTOVIM	Zamora- La Piedad	Autopista	Michoacán	13.8	3,744	72,929.5	0.48%	2020	2069
Subtotal (5)				13.8	3,744	72,929.5			
Total (7)				937.3		15,315,757.4	100.00%		

- (1) El tramo Maravatio-Zapotlanejo incluye 8.7km correspondientes a la Obra de Ampliación Zacapu, 46.0km correspondientes a la Obra de Ampliación Jiquilpan - La Barca, 39.3km correspondientes a la Obra de Ampliación Ecuandureo - La Piedad y 71.3Km correspondientes a la Obra de Ampliación Zitácuaro-Maravatio (en proceso de construcción)
El tramo Zapotlanejo-Lagos incluye 27.8km correspondientes a la Obra de Ampliación El Desperdicio - Lagos de Moreno y 25.0Km correspondientes a la Obra de Ampliación Libramiento Lagos de Moreno (en proceso de construcción)
El tramo León-Aguascalientes incluye 19.0km correspondientes a la Obra de Ampliación El Desperdicio - Encarnación
Más información de las Obras de Ampliación en la Sección I.8.12
- (2) Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico (FARAC I y COTESA)
- (3) Ingresos de peaje por concesión y servicios de operación (CONIPSA y COVIQSA)
- (4) Antes de ser adquiridas por RCO, las Autopistas pertenecían al Gobierno Mexicano, quien también las operaba. Los Tramos Carreteros Libres eran propiedad de ICA, quien también las operaba
- (5) El subtotal de TPD está compuesto de la suma promedio ponderada del TPD de acuerdo al número de kilómetros cobrados de cada tramo carretero
- (6) Dato extraído del sistema de operaciones diarias, existe una diferencia en temporalidad comparada con los registros contables
- (7) Kilómetros totales excluyendo CONIPSA, que finalizó operaciones en septiembre 2025

FARAC I

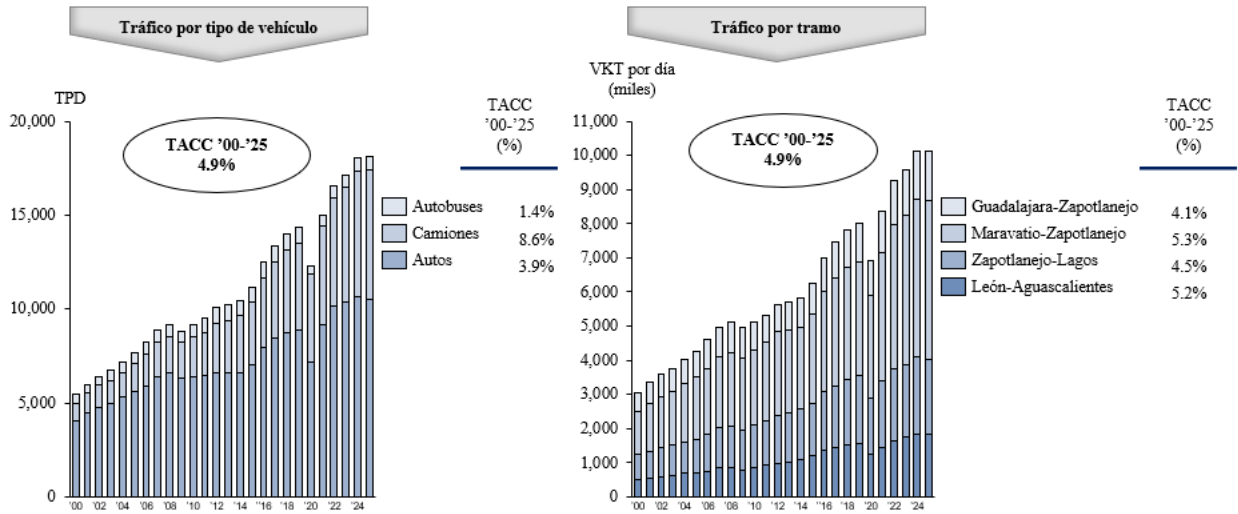
El TPD de las Autopistas al amparo de FARAC I en 2025 fue de 18,107, 0.21% mayor respecto al cierre del 2024, que fue de 18,068, 5.29% mayor respecto al cierre del 2023, que fue de 17,159.

El TPD incrementó durante 2025, de tal manera que el tráfico de camiones contribuyó de manera positiva con un incremento del 3.50% frente al 2024, mientras que el tráfico de autos y autobuses disminuyó 1.78% y 0.75% respectivamente, frente a 2024.

En el Gráfico 1 se muestra el Tráfico Promedio Diario (TPD) de las Autopistas al amparo del FARAC I, según el tipo de vehículo y el tramo.

[Resto de la página intencionalmente en blanco / Continúa en la siguiente página]

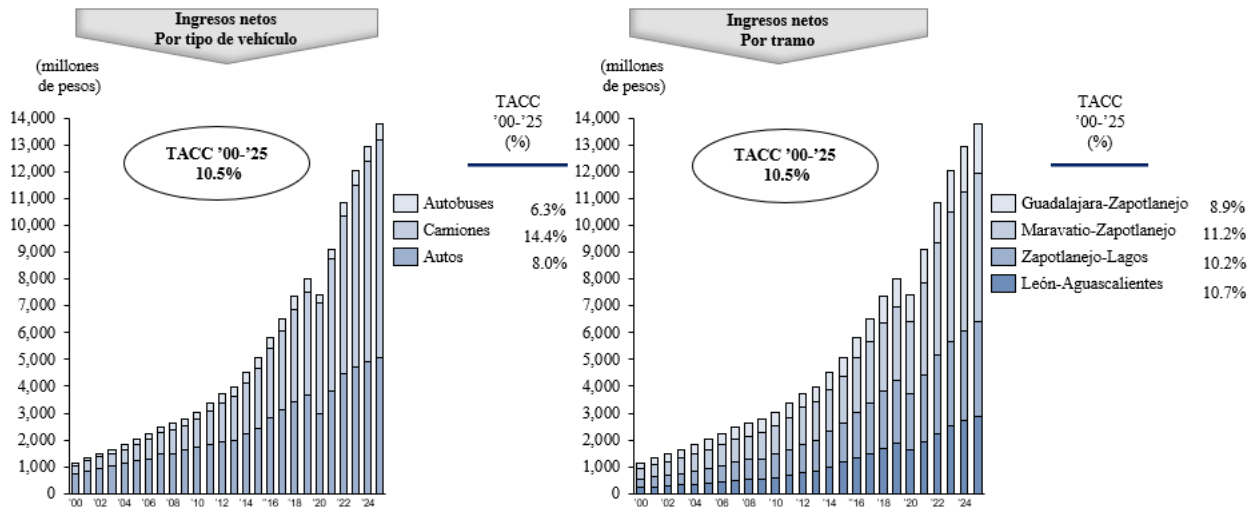
Gráfico 1. Tráfico Promedio Diario



Como se muestra en el Gráfico 1, los automóviles contribuyen con la mayor parte del TPD, situándose al finalizar el 2025 en el 57.87% de la totalidad del TPD de la red de FARAC I, mientras que los camiones contribuyen con un 38.29% y los autobuses representan el 3.84% restante.

El Gráfico 2 muestra el crecimiento de los ingresos por peaje de las Autopistas al amparo de FARAC I en los últimos 26 años.

Gráfico 2. Ingreso histórico de las Autopistas al amparo de FARAC I (millones de Pesos)



Por su parte, los ingresos de las Autopistas al amparo del FARAC I (en términos nominales) han presentado un crecimiento considerable como consecuencia del incremento en tráfico, de los aumentos permitidos a las tarifas conforme a la evolución del INPC, en donde se registra una TACC de 4.44% del año 2000 al 2025, así como de la implementación de estrategias operativas. El incremento en ingresos registró una TACC de 10.46% del año 2000 al 2025, situándose los ingresos al cierre de 2025 en \$13,786.0²² millones, lo que representa un incremento de 6.39% respecto a 2024.

²² Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico, no incluyen IVA.

CONIPSA Y COVIQSA

Tabla 3. Características de los Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS CONIPSA y COVIQSA

Tramo carretero libre de peaje	Ubicación	Longitud	TPD		Crecimiento en TPD (%)	Ingresos 2025 (1)	Inicio de Operaciones	Término de Concesión
			2025	2024				
Querétaro - Irapuato	Querétaro y Guanajuato	93.0	37,561	37,535	0.07%	1,192,865.2	2011	2026
Irapuato - La Piedad	Querétaro Guanajuato y Michoacán	73.5	23,733	24,122	-1.61%	155,319.6	2009	2025
Total (2)		166.5	31,457	31,614	-0.50%	1,348,184.8		

(1) Ingresos de peaje por concesión y servicios de operación. **1,192.9**

(2) El total de TPD está compuesto de la suma promedio ponderada del TPD de acuerdo al número de kilómetros de cada tramo carretero.

COVIQSA

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2025 el TPD en la carretera de Querétaro – Irapuato fue de 37,561 vehículos, el cual tuvo un incremento de 0.07%, en comparación con el año 2024 en el que el TPD fue de 37,535 vehículos.

Los ingresos de peaje por concesión y operación de COVIQSA en el año 2025 se situaron en \$1,192.9 millones, lo cual representó un incremento de 1.08% respecto a 2024, en el que fue de \$1,180.1 millones.

CONIPSA

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2025 el TPD en la carretera de Irapuato – La Piedad tuvo una disminución de 1.61%, el cual fue de 23,733 vehículos, en comparación con el año 2024 en el que el TPD fue de 24,122 vehículos.

Los ingresos de CONIPSA por concepto de peaje por concesión y servicios de operación fueron de \$155.3 millones y representaron una disminución de 30.81% respecto a 2024 en que la cifra fue de \$224.5 millones, esto debido principalmente a la terminación de los contratos de concesión de CONIPSA en septiembre 2025.

COTESA

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2025 el TPD en la carretera de Tepic – San Blas tuvo un incremento de 0.14%, el cual fue de 3,557 vehículos, en comparación con el año 2024 en el que el TPD fue de 3,552 vehículos.

Los ingresos de COTESA por concepto de peaje por concesión fueron de \$108.6 millones y representaron un incremento de 5.42% respecto a 2024 en que la cifra fue de \$103.1 millones.

AUTOVIM

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2025 el TPD en la carretera de Zamora – La Piedad tuvo un incremento de 2.22%, el cual fue de 3,744 vehículos, en comparación con el año 2024 en el que el TPD fue de 3,663 vehículos.

Los ingresos de AUTOVIM por concepto de peaje por concesión fueron de \$72.9 millones y representaron un incremento de 8.59% respecto a 2024 en que la cifra fue de \$67.2 millones.

1.2.4 Resumen de situación financiera

La información financiera seleccionada correspondiente a los ejercicios 2025, 2024 y 2023 fue obtenida de los estados financieros consolidados dictaminados de RCO preparados con base en las NIIF (IFRS, por sus siglas en inglés) emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (IASB, por sus siglas en inglés), mismos que forman parte del presente Reporte Anual como parte integrante del Anexo A. Por lo tanto, dicha información financiera seleccionada debe leerse conjuntamente con dichos estados financieros.

Como resultado de una estrategia financiera conservadora, es importante mencionar que RCO no tiene deuda bancaria o bursátil denominada en moneda extranjera.

Para mayor detalle sobre la información financiera de RCO, favor de consultar la Sección II del presente Reporte Anual.

Tabla 4. Información financiera consolidada seleccionada (en miles de Pesos)

(miles de pesos)	Por los años terminados el 31 de diciembre de:		
	2025	2024	2023
Total ingresos de peaje y otros ingresos de concesión *	15,837,976.8	15,021,128.7	14,112,997.8
Utilidad de operación	11,516,575.1	11,034,567.7	10,595,131.0
Amortizaciones y Depreciaciones	1,826,565.4	1,527,579.5	1,305,131.5
UAFIDA	13,343,140.5	12,562,147.1	11,900,262.5
Provisión de gastos de mantenimiento mayor	485,230.7	639,435.1	578,181.7
UAFIDA Ajustada	13,828,371.2	13,201,582.2	12,478,444.2
Gastos por intereses	4,055,310.5	4,357,505.0	4,438,841.2
Utilidad neta consolidada del periodo	5,358,092.8	4,788,735.5	4,622,984.3
Margen neto **	33.83%	31.88%	32.76%
Efectivo y equivalentes de efectivo, circulante	8,953,098.1	9,869,198.0	10,616,150.5
Activo intangible por concesión, neto	47,506,047.0	46,168,901.7	46,272,308.4
Deuda a largo plazo	42,783,361.1	44,996,228.1	47,078,804.9
Capital contable	11,535,762.1	9,209,048.7	7,568,816.9

* Total ingresos de peaje y otros ingresos de concesión excluyendo Ingresos por Construcción e Ingresos por Servicios Especializados

** Margen con base en la utilidad neta entre el total ingresos por peaje y otros ingresos por concesión.

I.2.5 Comportamiento de los títulos en el mercado

Para las emisiones de certificados bursátiles con clave de pizarra RCO 12, RCO 12U, RCO 14, RCO 18U y RCO 19 los pagos de cupón realizados durante 2025, 2024 y 2023 fueron realizados en tiempo y forma.

I.2.6 Descripción del plan de negocios

La estrategia de negocios de RCO está orientada a:

1. Expandir la base de ingresos.
2. Mejorar la conectividad de las Autopistas.
3. Expandir la red concesionada.
4. Mejorar las eficiencias operacionales.
5. Mejorar los servicios de carretera.
6. Fortalecer la cobranza efectiva del peaje.
7. Mejorar la seguridad vial en carretera
8. Iniciativas ASG

Con el fin de alcanzar estos objetivos generales, la estrategia de la Compañía incluye acciones concretas en materia de mejoras a la red y su conectividad, la búsqueda de modificaciones y ajustes a sus distintas concesiones, la implementación de estrategias de comunicación, marketing y ventas, el aumento en la penetración de los servicios auxiliares, la operación de activos de terceros e inclusive adquisiciones estratégicas.

Como parte de nuestra estrategia, continuamos fortaleciendo el proyecto mediante la implementación de iniciativas como “Centralidad en el Cliente”, orientadas a consolidar una cultura organizacional enfocada en el servicio y en la satisfacción de nuestros clientes y usuarios, así como el servicio de asistencia vial denominado “Ángeles Vía Corta” el cual consiste en unidades con equipamiento mecánico completo y cuyo equipo está integrado por profesionales calificados que prestan apoyo en sitio; se cuenta también con un centro de control que asegura la centralización de los servicios de salvamento, protección, patrullaje, asistencia e información al cliente.

RCO continúa también fortaleciendo la conectividad con sus autopistas mediante la instalación, mantenimiento y monitoreo de señalamiento inductivo, facilitando así el uso de nuestros tramos carreteros para todos los usuarios; además, se ha continuado con la implementación del plan de seguridad vial.

Por otro lado, estamos avanzando en el fortalecimiento de nuestra estrategia ASG para hacer frente a los retos globales de sostenibilidad. A través del plan ASG, hemos estructurado nuestra hoja de ruta en tres grandes ejes: Ambiental, enfocado en la ecoeficiencia y descarbonización; Social, orientado al compromiso con nuestros colaboradores y las comunidades; y Gobernanza, para asegurar el control interno, la transparencia y el cumplimiento de principios éticos. Esta estrategia establece objetivos intermedios, define acciones concretas y contempla la asignación de los recursos necesarios para su adecuada implementación y seguimiento, lo cual es consistente con el informe de sostenibilidad conforme a las Normas Internacionales de Información Financiera de Sostenibilidad (NIIF S1 y NIIF S2). Para mayor detalle consultar el informe de sostenibilidad correspondiente al año 2025 publicado por la Compañía.

Mayor detalle sobre el plan de negocios de RCO en la sección I.8.2 “Descripción del negocio” del presente Reporte Anual.

I.2.7 Resoluciones unánimes adoptadas por los accionistas respecto al ejercicio 2025 de fecha 27 de abril de 2026

Mediante resoluciones unánimes adoptadas fuera de asamblea por los accionistas de la Compañía con fecha 27 de abril de 2026 fue aprobado el ejercicio 2025, adoptando los principales siguientes acuerdos:

1. Se tuvo por presentado y aprobó, en sus términos, el informe del Director General de la Sociedad que incluye la información a que hace referencia el artículo 172 de la LGSM (exceptuando el informe sobre principales políticas y criterios contables y de información seguidos en la preparación de la información financiera), acompañado del dictamen del auditor externo de la Sociedad (el “Informe del Director General”), por el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025.
2. Se tuvo por presentado y se tomó nota de la opinión del Consejo de Administración sobre el contenido del Informe del Director General.
3. Se tuvo por presentado y aprobó, en sus términos, el informe del Consejo de Administración de la Sociedad en el que se declaran y explican las principales políticas y criterios contables y de información seguidos en la preparación de la información financiera de la Sociedad, incluyendo los Estados Financieros Dictaminados y los comunicados correspondientes del Auditor Externo por el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025.
4. Se tuvo por presentado y aprobó, en sus términos, el informe del Consejo de Administración de la Sociedad sobre las operaciones y actividades en las que intervino durante el ejercicio social concluido el 31 de diciembre de 2025.
5. Se aprobaron los estados financieros auditados correspondientes al ejercicio concluido 2025.
6. Se tuvo por presentado y aprobó, en sus términos, el informe de la Comisaria de la Sociedad respecto a la veracidad, suficiencia y razonabilidad de la información presentada por el Consejo de Administración respecto del ejercicio social concluido el 31 de diciembre de 2025, en términos del artículo 172 y del artículo 166, fracción IV, de la LGSM. Asimismo, se ratificó el nombramiento de la señora Elsa Beatriz García Bojorges como Comisaria de la Sociedad.
7. Se tuvo por presentado y aprobó, en sus términos, el informe sobre el cumplimiento de las obligaciones fiscales a cargo de la Sociedad de conformidad con lo dispuesto por la fracción XIX del artículo 76 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta, por el ejercicio social concluido el 31 de diciembre de 2025.
8. Se resolvió ratificar la designación de los actuales miembros del Consejo de Administración de la Sociedad, y en consecuencia la integración actual del mismo, así como ratificar al señor Demetrio Javier Sodi Cortés como presidente del Consejo de Administración. Se resolvió ratificar al señor Juan Sebastián Lozano García Teruel como Secretario no miembro del Consejo de Administración de la Sociedad.
9. Se resolvió que los miembros no independientes del Consejo de Administración no recibirán emolumento alguno por el desempeño de sus cargos durante todo el ejercicio de 2026, salvo por el señor Juan Manuel González Bernal en su carácter de miembro no independiente externo del Consejo de Administración. En relación con los miembros independientes, el miembro no independiente externo del Consejo de Administración, así como la Comisaria, se resolvió realizar en su favor a partir de la fecha de las resoluciones el pago de (i) un emolumento por sesión de Consejo a la que asistan en el desempeño de su cargo de \$75,000.00 (setenta y cinco mil Pesos 00/100 M.N.), (ii) una compensación adicional de EUA \$500.00 (quinientos dólares 00/100 moneda de curso legal de los Estados Unidos de América), por cada hora de trabajo en la que desempeñen gestiones, estudios o actividades solicitadas por la Sociedad, y (iii) el reembolso de gastos por viáticos incurridos con motivo del desempeño de su cargo.
10. Se aprobó contratar seguros de responsabilidad para los miembros del Consejo de Administración de la Sociedad y para los ejecutivos del equipo de administración de la Sociedad e informar acerca de los mismos al Consejo de Administración de la Sociedad.
11. Se resolvió revocar ciertos poderes otorgados con anterioridad por la Sociedad.

I.3 Factores de riesgo

Los factores de riesgo inherentes a RCO aquí mencionados son, de los actualmente conocidos por la Compañía,

los que se consideran relevantes, dado que, de concretarse en el futuro, podrían tener un efecto adverso significativo sobre la liquidez, las operaciones o situación financiera de RCO y, por lo tanto, potencialmente sobre el pago de los Certificados Bursátiles.

Los riesgos que se describen a continuación son los que RCO considera más significativos. La materialización de los riesgos adicionales que son actualmente desconocidos por RCO o que actualmente no se consideran importantes o no tienen el nivel de materialidad que justifique su divulgación, también puede afectar el negocio, la condición financiera y los resultados de operación o la liquidez de RCO.

I.3.1 Riesgos relacionados con las Concesiones

I.3.1.1 Vigencia y terminación anticipada de los Títulos de Concesión

El Título de Concesión FARAC I, el Título de Concesión COTESA, el Título de Concesión de AUTOVIM y el Título de Concesión de COVIQSA son los activos más importantes de RCO y de sus subsidiarias, dado que no sería posible continuar operando en la forma en la que lo ha hecho hasta la fecha sin los mismos.

La vigencia del Título de Concesión FARAC I concluye el 4 de abril de 2048; la vigencia del Título de Concesión COTESA concluye el 4 mayo de 2046 y el Título de Concesión de AUTOVIM concluye el 2 de diciembre de 2069, por su parte, la vigencia del Título de Concesión CONIPSA y del Contrato PPS respectivo, concluyó el 12 de septiembre de 2025 y la vigencia del Título de Concesión COVIQSA y del Contrato PPS respectivo, concluyen el 21 de junio de 2026. Es importante señalar que, RCO no puede asegurar que, al término de la vigencia de cualquiera de las concesiones, el Gobierno Federal (o el Gobierno Estatal en caso de AUTOVIM) otorgará una prórroga de la concesión respectiva o que dicha prórroga sea otorgada en los mismos términos que los actuales.

En términos del Título de Concesión FARAC I, el Título de Concesión COTESA, el Título de Concesión de AUTOVIM y el Título de Concesión COVIQSA, las concesiones respectivas se darán por terminadas anticipadamente, por cualquiera de los supuestos previstos en los títulos de concesión respectivos y en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal (y la Ley de Caminos y Puentes del Estado de Michoacán de Ocampo, en el caso de AUTOVIM), los cuales son, entre otros, los siguientes:

- (i) La renuncia del titular;
- (ii) La revocación, la cual puede darse por el incumplimiento reiterado e injustificado de las obligaciones y de los plazos establecidos en los títulos de concesión respectivos, dependiendo de la gravedad de los mismos, así como en el caso de que el concesionario ceda o transfiera la concesión sin el previo consentimiento de la SICT;
- (iii) El rescate;
- (iv) La desaparición del objeto o de la finalidad de la concesión;
- (v) La liquidación del concesionario;
- (vi) La quiebra del concesionario, para lo cual se estará a lo dispuesto en la ley de la materia;

En particular, el Título de Concesión FARAC I establece las siguientes causas de terminación adicionales.

- (i) No contar con la supervisión exigida en la condición Décima Cuarta del Título de Concesión FARAC I relacionada a la supervisión de las Obras de Ampliación;
- (ii) La cesión o transferencia del Título de Concesión FARAC I sin consentimiento previo de la SICT. Se considera que RCO ha cedido o transferido la Concesión FARAC I cuando: (a) cualquier socio original grave, hipoteque, ceda, transfiera o de cualquier forma enajene cualquier acción representativa del capital social de RCO, a personas distintas de los socios originales sin autorización expresa de la SICT; (b) cuando los socios originales dejen de tener el control efectivo o la facultad de designar a la mayoría de los miembros del Consejo de Administración (definido en la sección III.3.1), al Presidente del Consejo de Administración o al Director General de RCO;
- (iii) No exhibir la garantía de cumplimiento requerida en la Concesión FARAC I;
- (iv) La negligencia en la prestación del servicio concesionado, que ponga en riesgo grave la seguridad de los clientes, de terceras personas o de los bienes que formen parte de las Autopistas y de los Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS;

- (v) Las desviaciones sustanciales e injustificadas al programa de operación, explotación, conservación y mantenimiento;
- (vi) No cumplir con el Compromiso de Construcción por causas imputables a RCO;
- (vii) El abandono del servicio o cuando RCO deje de operar las Autopistas por un período mayor de 48 horas;
- (viii) La inobservancia reiterada, injustificada y grave de lo ordenado por la SICT dentro de sus atribuciones legales; y
- (ix) Por resolución de la Comisión Federal de Competencia Económica (actualmente CNA) en caso de que RCO incurra en prácticas monopólicas.

El Título de Concesión COTESA establece únicamente que la concesión se dará por terminada por cualquiera de los supuestos previstos en el artículo 16 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y por mutuo acuerdo entre COTESA y la SICT.

El Título de Concesión AUTOVIM establece las siguientes causas de terminación adicionales:

- (i) Incumplimiento sin causa justificada de la concesionaria, a sus obligaciones previstas en el Título de Concesión AUTOVIM y
- (ii) El mutuo acuerdo por escrito de las partes.

Por otra parte, el Título de Concesión COVIQSA establece las siguientes causas de terminación adicionales:

- (i) El mutuo acuerdo entre el concesionario y la SICT;
- (ii) La suspensión definitiva de la concesión, declarada por la SICT con base en una causa de interés general de las partes; y
- (iii) En caso de que ocurra un evento de caso fortuito o fuerza mayor, por un plazo mayor al establecido en los términos de los títulos de concesión respectivos.

El Título de Concesión COVIQSA es un instrumento vinculado a los Contratos PPS respectivos, por lo que, en caso de terminación de la concesión, los Contratos PPS también se darán por terminados automáticamente; sin embargo, un incumplimiento bajo los Contratos PPS no necesariamente ocasionará la terminación de la Concesión COVIQSA.

RCO no puede asegurar que el Gobierno Federal de México (o el Gobierno Estatal, en el caso de AUTOVIM) no terminarán anticipadamente la Concesión FARAC I, la Concesión COTESA, la Concesión COVIQSA o la concesión de AUTOVIM antes del plazo previsto en el Título de Concesión correspondiente.

En caso de que suceda la terminación anticipada del Título de Concesión FARAC I y sujeto a la determinación favorable de las autoridades correspondientes, incluyendo sin limitar la SICT, existe la posibilidad de que RCO sea indemnizada, en cuyo caso dichos recursos formarían parte del patrimonio del Fideicomiso de Pago de los Acreedores Preferentes. En caso de que la Concesión AUTOVIM termine anticipadamente por rescate por causas de utilidad o interés público, ésta se realizará mediante el pago de la indemnización correspondiente que el Ejecutivo del Estado de Michoacán de Ocampo cubriría a AUTOVIM y dicha indemnización sería determinada previo análisis del monto del capital y su rendimiento, calculado conforme a la metodología para el cálculo de la Tasa Interna de Retorno prevista para el mismo y que se detalla en el Anexo 16 del Título de Concesión, así como el saldo insoluto de los créditos. Asimismo, en caso de que la Concesión COTESA termine anticipadamente por rescate, se establecerán las bases generales que servirán para fijar el monto de la indemnización que haya de cubrirse a COTESA, tomando en cuenta la inversión efectuada y debidamente comprobada, así como la depreciación de los bienes, equipos e instalaciones destinados directamente a los fines de la concesión, en términos de lo dispuesto en el artículo 19 de la Ley General de Bienes Nacionales. Por otra parte, en caso de que la Concesión COVIQSA termine anticipadamente y sujeto al desahogo de los procedimientos previstos en los Contratos PPS, existe la posibilidad de que la concesionaria sea restituida de su inversión, según la causal que haya motivado la terminación.

El riesgo específico para los inversionistas en caso de que suceda la terminación anticipada del Título de Concesión de AUTOVIM, el Título de concesión de FARAC I, el Título de Concesión COTESA, o el Título de Concesión

COVIQSA, sería que RCO y sus subsidiarias podrían perder o ver mermada su fuente principal de ingresos, por lo que RCO podría no tener los ingresos suficientes para hacer frente a sus obligaciones. Existe la posibilidad de que sean indemnizadas, en cuyo caso dichos recursos formarían parte del patrimonio del Fideicomiso de Pago de los Acreedores Preferentes.

I.3.1.2 Rescate, requisición y revocación de las concesiones por parte del Gobierno Federal por acontecimientos ajenos al control de RCO

El Gobierno Federal puede, en cualquier momento, dar por terminada una concesión por medio de un rescate, por causas de utilidad, de interés público o de seguridad nacional; dicho rescate se realiza otorgando a la Concesionaria una indemnización.

En caso de guerra internacional, de grave alteración del orden público o cuando se tema algún peligro inminente para la paz interior del país o para la economía nacional, el Gobierno Federal tendrá derecho de hacer una requisición, en caso de que a su juicio lo exija la seguridad, defensa, economía o tranquilidad del país. En este caso, se deberá indemnizar al concesionario respectivo de conformidad con lo que establece la ley. En el caso de guerra internacional, el Gobierno Federal no estará obligado a cubrir indemnización alguna a RCO.

En caso de rescate de la Concesión FARAC I, para efecto de calcular la indemnización correspondiente a RCO, el Gobierno Federal deberá tomar en consideración, entre otras cosas, el importe de la tasa interna de retorno establecida en la Concesión FARAC I; en el caso de rescate de la Concesión de COTESA, el Gobierno Federal deberá tomar en cuenta la inversión efectuada y debidamente comprobada, así como la depreciación de los bienes, equipos e instalaciones destinados directamente a los fines de la Concesión, todos estos elementos conforme a los Estados Financieros de la Concesionaria pero en ningún caso podrá tomar como base para fijarlo, el valor de los bienes concesionados. Por su parte, en caso de rescate de la Concesión COVIQSA, se deberá considerar, entre otros factores, el valor del capital y de los trabajos efectuados sobre el tramo carretero concesionado. Sin embargo, no existe certeza de que RCO o sus subsidiarias recibirían oportunamente dicha indemnización, o que dicha indemnización sea equivalente al valor de la inversión en la concesión de que se trate más los perjuicios sufridos.

En el caso de la Concesión AUTOVIM, el Ejecutivo del Estado se reserva la facultad de rescatar la Concesión por causas de interés público, mediante el pago de la indemnización correspondiente y dicha indemnización sería determinada previo análisis del monto del capital y su rendimiento, calculado conforme a la metodología para el cálculo de la Tasa Interna de Retorno prevista para el mismo y que se detalla en el Anexo 16 del Título de Concesión, así como el saldo insoluto de los créditos.

Las concesiones de RCO y de sus subsidiarias (COVIQSA y COTESA) están sujetas a revocación por parte del Gobierno Federal debido a determinadas razones establecidas en los títulos de concesión respectivos y en la legislación aplicable. Se hace notar que en caso de revocación o terminación anticipada de la Concesión FARAC I y COTESA por causas imputables a la Concesionaria, no corresponde indemnización alguna. En caso de revocación de la Concesión COVIQSA, procederá un pago por restitución el cual deberá calcularse conforme a lo señalado en los Contratos PPS respectivos y cuyo monto en ciertos escenarios puede resultar equivalente a cero.

En el caso de revocación de la Concesión AUTOVIM, por causas imputables a la Concesionaria, se hará efectiva la fianza expedida por la Concesionaria para garantizar el cumplimiento de sus obligaciones derivadas del título de concesión respectivo.

I.3.1.3 Daños por Caso Fortuito o Fuerza Mayor

Las Autopistas, la autopista de jurisdicción estatal (AUTOVIM) y los Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS pudiesen verse dañados debido a eventos de caso fortuito o fuerza mayor (incluyendo desastres naturales, bloqueos o manifestaciones sociales), pudiendo restringirse o interrumpirse su operación. No es posible asegurar que la SICT revisará la afectación sufrida con base en el Título de Concesión FARAC I y el Título de Concesión COTESA a efecto de determinar las consecuencias y/o compensar las pérdidas que ello pudiese haber causado.

Así como no es posible asegurar que la SICT revisará la afectación sufrida con base en los títulos de concesión y los Contratos PPS respectivos a efecto de determinar las consecuencias y/o compensar las pérdidas que ello pudiese haber causado; tampoco puede asegurarse que el Ejecutivo del Estado revisará la afectación sufrida con base en el título de Concesión AUTOVIM a efecto de determinar las consecuencias y/o compensar las pérdidas que ello pudiese haber causado.

I.3.2 Riesgos relacionados con el negocio de RCO y subsidiarias

I.3.2.1 Competencia y construcción de nuevas vialidades o autopistas de peaje

Los niveles actuales de aforo podrían verse adversamente afectados por cambios en las condiciones del sistema nacional de carreteras. Como cualquier otro concesionario de autopistas, RCO está expuesta a que, en un futuro, ya sea el Gobierno Federal o los Gobiernos Estatales, otorguen concesiones para la construcción de nuevas vialidades que puedan competir con las Autopistas, o bien, por la construcción de carreteras libres o implementación y promoción de otras vías generales de comunicación, situación que podría incidir negativamente en el flujo vehicular y ocasionar niveles de aforo inferiores a los previstos. Cualquier competencia por parte de dichas carreteras, caminos o aeropuertos, o la promoción de otros medios de transporte alternativos, podría tener un efecto adverso en las actividades, la situación financiera y los resultados de operación de RCO.

De conformidad con lo anterior, el Título de Concesión FARAC I establece en su condición Trigésima Séptima la facultad de la SICT para otorgar otras concesiones para construir operar, explotar, conservar o mantener carreteras o puentes, aun cuando dichas concesiones pudieran afectar el desempeño económico de la Concesión FARAC I.

A pesar de la existencia de medidas compensatorias, es posible que éstas no sean suficientes para compensar las disminuciones en los ingresos de RCO que pudieran implicar dichas nuevas concesiones. Derivado de la posibilidad de que se construyan nuevas vialidades, no es posible asegurar que el flujo vehicular de las Autopistas se mantendrá como hasta ahora y que, en caso de disminuir, ello no tenga un impacto adverso en los resultados de operaciones de RCO.

1.3.2.2 Límite al incremento en el precio de las cuotas de peaje

El Título de Concesión FARAC I permite a RCO establecer tarifas específicas para cada tipo de cliente y tramo carretero de las Autopistas, siempre y cuando la tarifa promedio observada no supere la tarifa promedio máxima previamente autorizada por la Secretaría, misma que se ajusta anualmente conforme a la variación anual del INPC, o antes en caso de que la inflación acumulada sea igual o mayor a 5.0%. Adicionalmente, la Concesionaria puede modificar con la SICT las tarifas específicas cada cuatro meses para maximizar los ingresos.

No obstante, RCO no puede asegurar que el incremento a la tarifa promedio máxima le permitirá compensar los incrementos en sus costos y gastos.

RCO no podría asegurar que el Gobierno Federal limite o difiera el derecho conferido en su Título de Concesión y el de sus Concesionarias de incrementar las tarifas en los términos previstos, según se experimentó en noviembre de 2022. Las acciones del Gobierno Federal, según las mismas se lleven a cabo, pueden resultar en incumplimientos, daños y en su caso eventos de terminaciones anticipadas sujetos al desahogo de los procedimientos previstos en los Títulos de Concesión correspondientes, existe la posibilidad de que las concesionarias sean restituidas de su inversión, según la causal que haya motivado el incumplimiento o la terminación correspondiente.

1.3.2.3 Inflación

Como se mencionó anteriormente, el Título de Concesión FARAC I permite a RCO aumentar la tarifa promedio máxima conforme al INPC anualmente, o antes en caso de que la inflación acumulada sea igual o mayor a 5.0% con respecto al último incremento tarifario. Sin embargo, la inflación es una variable clave en la estructura de costos de los financiamientos que tiene contratados RCO, ya que, la Entidad mantiene deuda por 2,694,255,957 Unidades de Inversión (UDI), equivalente a \$23,346.8 millones al 31 de diciembre de 2025 (50.90% de la deuda total), misma que fluctúa con base en la inflación, por lo que una inflación considerable podría afectar los resultados financieros de RCO.

1.3.2.4 Incrementos en los costos de construcción, incluyendo los ocasionados por retrasos en la liberación de Derecho de Vía

RCO podría sufrir incrementos en sus costos por varias razones, algunas de las cuales están fuera de su control, incluyendo la falta de obtención oportuna de la liberación de Derecho de Vía, la escasez de materiales de construcción, problemas de orden laboral y fenómenos tales como los desastres naturales y el mal tiempo. Si no se lograra liberar oportunamente el Derecho de Vía, RCO podría incurrir en demoras y costos adicionales desde el inicio de operaciones y, por tanto, podría verse obligada a solicitar una modificación o prórroga. Las demoras podrían ocasionar incumplimientos de los términos de ciertos financiamientos. Demoras en la construcción podrían a su vez demorar la fecha a partir de la cual RCO comience a recibir ingresos derivados de dicho proyecto.

1.3.2.5 Fluctuación de la tasa de interés

RCO tiene contratados ciertos pasivos financieros cuyas fluctuaciones en tasas de interés lo exponen a una afectación adversa a sus resultados financieros.

RCO celebra Contratos de Cobertura de tasas de interés para cubrir parcialmente su deuda en tasa variable; no

obstante, dichas coberturas podrían no ser suficientes para evitar una afectación negativa a los resultados financieros de RCO.

1.3.2.6 Liquidez

Por su naturaleza, las operaciones de la Compañía requieren de grandes cantidades de capital. La falta de activos suficientemente líquidos o suficientes fuentes de financiamiento estables, así como los vencimientos de deuda, podrían dificultar la capacidad de la Compañía para hacer frente a sus obligaciones a su vencimiento, debido al alto índice de apalancamiento que presenta.

1.3.2.7 El rendimiento sobre la inversión de RCO puede no coincidir con los rendimientos estimados previstos en los términos del Título de Concesión FARAC I

Los niveles de aforo vehicular y, en consecuencia, los ingresos por peaje se ven afectados por varios factores, incluyendo las tarifas de peaje, la calidad y proximidad de carreteras libres alternas, la liberación del Derecho de Vía, el abasto y los precios del combustible, impuestos, reglamentos ambientales, condiciones de seguridad, el poder de compra del consumidor y las condiciones económicas generales. El nivel de tráfico de las Autopistas al amparo del FARAC I también puede verse fuertemente disminuido por su integración a otras redes de carreteras. Considerando estos factores, no hay seguridad de que los rendimientos de RCO por la inversión en la Concesión FARAC I coincidan con los estimados actuales.

1.3.2.8 Incremento en los costos de mantenimiento y Capex

RCO no puede asegurar que los costos de mantenimiento y los gastos de Capex se mantendrán en el mismo nivel durante todo el plazo de la Concesión FARAC I. Asimismo, RCO no puede asegurar si tendrá en el futuro costos adicionales por Obras de Ampliación. En caso de que dichos costos o gastos aumenten, podrían afectar los resultados de operación de RCO.

1.3.2.9 Evasión, comportamientos ilegales y toma de casetas

Los ingresos de RCO se pueden ver afectados por la utilización de accesos irregulares por parte de los clientes de las Autopistas, o bien por aquellos que evadan el pago de peajes o coaccionen a los clientes a evadir el pago de peaje derivado de la toma de casetas. Lo anterior podría afectar los resultados financieros de RCO. Como estrategia, durante los últimos años RCO ha colocado defensa metálica en secciones de los tramos Maravatío – Zapotlanejo y León – Aguascalientes con el propósito de minimizar los accesos ilegales y evasión de peaje en dichos tramos.

1.3.2.10 La naturaleza del negocio de RCO la expone a demandas potenciales por responsabilidad

RCO está expuesta a enfrentar procedimientos judiciales potenciales por responsabilidad y en los que terceros demanden por daños y perjuicios derivados de siniestros ocurridos en las Autopistas. Aunque RCO cuenta con pólizas de seguros relacionadas para mitigar el riesgo en dichos conceptos, en los casos en que RCO sea señalada como responsable judicialmente, es posible que el importe de dicha responsabilidad supere los límites de las coberturas establecidas en las pólizas. Además de que las pólizas de seguros establecen montos deducibles que dan como resultado el que RCO asuma el riesgo de un nivel de cobertura respecto a cualquiera de tales demandas. Cualquier responsabilidad no cubierta por los seguros que sobrepase el límite de los mismos o, siendo cubierta por un seguro con deducible alto, puede dar como resultado una pérdida considerable, que puede afectar los resultados de operación de RCO.

1.3.2.11 RCO está expuesta a riesgos inherentes a sus operaciones

RCO está obligada a proteger al público que utiliza sus servicios y a reducir el riesgo de accidentes. Al igual que cualquier empresa que trate con el público, RCO está obligada a implementar ciertas medidas para la protección del mismo. Estas obligaciones pueden hacer que RCO incurra en costos adicionales y dicho riesgo de accidentes puede derivar en que RCO resulte responsable ante terceros por lesiones personales o daños a bienes.

1.3.2.12 Las pólizas de seguro de RCO podrían resultar insuficientes para cubrir todas sus responsabilidades

A pesar de que RCO intenta protegerse de todos los riesgos a los que está expuesta, no puede, como previamente se mencionó, garantizar que sus pólizas de seguro cubrirán todas sus responsabilidades. El mercado de los seguros en el negocio de RCO es limitado y los cambios en las coberturas podrían reducir la capacidad de RCO para obtener y mantener coberturas adecuadas o a costos eficientes, por lo que no es posible asegurar ni garantizar que RCO no enfrentará problemas financieros por posibles desembolsos extras a las pólizas de seguro vigentes.

I.3.2.13 Las operaciones de RCO pueden verse afectadas por actos de terceros que se encuentran fuera de su control

El negocio de RCO depende en gran medida de los servicios prestados por terceros, que están fuera de su control. Cualquier interrupción o situación adversa en estos servicios, incluyendo cualquier paro laboral o similar, podría tener un efecto adverso significativo en la operación de RCO y en los resultados de operación de la misma. En caso de que cualquier prestador de servicios suspenda sus operaciones, RCO se vería obligada a buscar un nuevo proveedor o a prestar dichos servicios por sí misma y en cualquiera de ambos casos, podría afectar los resultados de operación de RCO.

I.3.2.14 Incumplimiento de las obligaciones de sus contratistas

RCO contrata servicios de ingeniería, mejoras y construcción de las Autopistas. En caso de que los contratistas incumplan con sus obligaciones bajo los contratos respectivos, RCO puede incurrir en costos adicionales para obtener prestadores de servicios sustitutos y verse expuesta a la responsabilidad de realizar directamente los servicios que se derivan del Título de Concesión FARAC I, lo cual podría afectar los resultados de operación de RCO.

I.3.2.15 Desastres naturales

Los desastres naturales pueden obstaculizar las operaciones de RCO y dañar la infraestructura necesaria para sus operaciones. RCO cuenta con pólizas de seguro que amparan contra los daños ocasionados por los desastres naturales, accidentes u otros eventos similares, pero dichas pólizas no amparan las pérdidas ocasionadas por la interrupción de sus actividades. Adicionalmente, en caso de pérdidas, no existe garantía de que las sumas obtenidas por el cobro de dichas pólizas sean suficientes para hacer frente a todas las obligaciones de RCO; lo anterior podría afectar los resultados de operación de RCO.

I.3.2.16 Responsabilidad Ambiental y Cambio Climático.

El 7 de junio de 2013 fue publicada en el Diario Oficial de la Federación la Ley Federal de Responsabilidad Ambiental, misma que establece la obligación a cargo de cualquier persona física o moral cuyos actos u omisiones causen directa o indirectamente daños al medio ambiente, de reparar dichos daños o, si la reparación fuese imposible de compensar por estos y emprender cualquier acción necesaria para evitar su incremento. Esta Ley también crea derechos de acción colectiva a favor de las personas con interés legítimo para demandar responsabilidad ambiental, la reparación y compensación de los daños ocasionados al ambiente y el pago de sanciones económicas en determinados supuestos. No es posible asegurar que la Compañía no se encontrará en algún momento sujeta a un procedimiento de acción colectiva bajo dicho ordenamiento por actividades realizadas en el cumplimiento de su objeto o si dicha acción resultará en una responsabilidad pecuniaria. Dicha situación podría tener un impacto negativo en la situación económica y resultados de la Compañía.

En materia de cambio climático, cabe repetir que el sector transporte es el sector de más grande y de mayor crecimiento en el mundo en términos de consumo de energía y emisiones de gases de efecto invernadero. En la medida en que existan otros medios de transporte cuyos consumos y emisiones sean significativamente menores y/o la legislación aplicable obligue al uso de dichos medios de transporte, podría generar un menor aforo en las Autopistas, y ello podría tener un impacto en los resultados de la Compañía. De igual forma, en caso de que el cambio climático tenga como consecuencia una mayor precipitación pluvial en la zona geográfica de las Autopistas y esto a su vez afecte a estas últimas, lo cual se encuentra fuera del control de la Compañía, existe la posibilidad de que la Compañía incurra en gastos de mantenimiento o conservación adicionales.

RCO cuenta con un Sistema de Gestión Ambiental (SGA) certificado bajo la norma internacional ISO 14001:2015, el cual establece el marco para identificar, controlar y mejorar continuamente el desempeño ambiental. Durante 2024, se obtuvo la certificación con el alcance de "Gestionar la construcción, operación, conservación, mantenimiento y explotación de la red de autopistas y carreteras" en RCO y AUTOVIM. En 2025, dicho alcance se extendió para incluir a COTESA bajo el mismo estándar. El mantenimiento de esta certificación implica auditorías periódicas de tercera parte y el seguimiento de objetivos ambientales medibles, reafirmando el compromiso de la Compañía con la gestión responsable de sus operaciones.

I.3.2.17 Reformas a la legislación ambiental

Las operaciones de RCO están sujetas a un marco regulatorio ambiental amplio y complejo a nivel federal, local y municipal, así como a una estricta vigilancia de las agencias gubernamentales responsables de su aplicación. Entre otras cosas, las leyes y reglamentos ambientales establecen la obligación de obtener diversos permisos y autorizaciones ambientales para la construcción y operación de las autopistas, así como para hacer cualquier cambio a los proyectos previamente autorizados, como por ejemplo, para el cambio de uso de suelo de los terrenos

forestales, para desarrollar y usar cualesquiera trabajos de construcción en bienes de dominio público de la federación o para el desarrollo de nuevas obras o nuevos equipos en las Concesiones.

El cumplimiento con la legislación ambiental que se pudiera promulgar en el futuro podría obligar a RCO a incurrir en costos adicionales para garantizar que sus operaciones cumplan con la misma y, en el supuesto de que RCO incumpliera con lo dispuesto por la legislación ambiental vigente o futura, la misma podría verse sujeta a la imposición de multas y otras sanciones.

Cualquier reforma a la legislación ambiental aplicable a RCO podría afectar los resultados de operación de RCO.

1.3.2.18 Relaciones laborales de RCO

Durante 2025, el entorno laboral en México estuvo marcado por el avance significativo de la iniciativa orientada a reducir la jornada laboral semanal de 48 a 40 horas. Si bien la reforma aún no ha sido publicada oficialmente, el impulso sostenido desde el ejecutivo federal, el respaldo mayoritario en el congreso y el consenso social en torno al fortalecimiento de derechos laborales permiten anticipar la alta probabilidad de su aprobación. La discusión pública se ha desplazado de la viabilidad de la reforma hacia su modalidad y calendario de implementación, lo que confirma su carácter prácticamente inminente.

Ante este escenario, RCO ha adoptado una postura preventiva y de anticipación estratégica. Aunque la reforma no se encuentra vigente, ya ha sido necesario incorporar este posible cambio estructural dentro de los ejercicios de planeación presupuestal, considerando que la reducción de jornada no contempla una disminución proporcional del salario, pero lo que podría generar es un incremento en el costo por hora trabajada y en las obligaciones laborales asociadas y, en su caso, incremento de costos por contratación de más personal.

Desde el punto de vista operativo, la medida impacta de manera relevante a organizaciones con esquemas de operación continua, como es el caso de RCO. En este contexto, se han iniciado análisis internos orientados a evaluar posibles ajustes organizacionales y de planificación de recursos, con el objetivo de asegurar la continuidad del servicio, la eficiencia operativa y la sostenibilidad financiera bajo el nuevo marco laboral.

Dado el alcance transversal de la reforma, su adecuada implementación requerirá un trabajo coordinado entre diversas áreas de la organización, incluyendo funciones estratégicas, financieras, operativas y de gestión de personas, a fin de anticipar impactos, alinear criterios y garantizar una transición ordenada una vez que el nuevo marco normativo entre en vigor.

En síntesis, aunque la reforma aún no ha sido formalizada, su alta probabilidad de aprobación ha requerido que RCO incorpore este escenario dentro de su planeación estratégica, adoptando medidas preventivas que permitan asegurar continuidad operativa y estabilidad organizacional ante un cambio estructural relevante en el marco laboral mexicano.

1.3.2.19 Dependencia de personal clave

RCO depende de los servicios de sus principales funcionarios y empleados clave. La pérdida de cualquiera de sus principales funcionarios experimentados, empleados clave o administradores de alto nivel puede afectar negativamente la capacidad de RCO para instrumentar su estrategia de negocios. La competencia para encontrar a personal calificado es intensa y es posible que RCO sea incapaz de atraer, integrar o retener a dicho personal con base en niveles de experiencia o remuneración que son necesarios para mantener la calidad y reputación de RCO o para sustentar o expandir sus operaciones. El negocio de RCO puede verse afectado si no es posible atraer y retener a este personal necesario y, por tanto, no se puede asegurar ni garantizar que RCO logre sus objetivos estratégicos.

1.3.2.20 Flexibilidad para administrar operaciones sujetas a limitaciones en razón del régimen legal aplicable a la prestación de un servicio público sujeto a regulación por parte del Gobierno Federal

No existe garantía de que el Gobierno Federal no modificará su sistema de regulación de tarifas con el objeto de regular las fuentes de ingresos de RCO. Esta regulación puede limitar la flexibilidad de RCO para administrar sus operaciones, lo cual podría tener un efecto adverso significativo sobre su negocio, resultados de operación, proyectos y situación financiera. Adicionalmente, varios de los aspectos regulados de las operaciones de RCO que afectan la rentabilidad de la misma, deben ser aprobados o son determinados por la SICT, incluyendo el incremento anual de tarifas por inflación. Las posibles limitaciones en la flexibilidad de RCO podrían afectar los resultados de operación de RCO.

1.3.2.21 RCO no puede predecir la forma en que se aplicará la legislación que rige sus operaciones

No hay seguridad de que las leyes o reglamentos que regulan el negocio de RCO no sean modificados en el futuro

o sean aplicados o interpretados de forma tal que pudieran tener un efecto adverso en los resultados de sus operaciones. Cualquier reforma o interpretación a la legislación aplicable adversa a RCO podría afectar los resultados de operación de RCO.

1.3.2.22 Límites a la flexibilidad de RCO en el manejo de sus operaciones por el marco regulatorio aplicable

RCO opera mediante una concesión cuyos términos están regulados por el Gobierno Federal. Por lo general, RCO no tiene la capacidad de cambiar de manera unilateral sus obligaciones ni de aumentar sus tarifas máximas aplicables bajo tales normativas sin la previa aprobación del Gobierno Federal a través de la SICT. La actuación del Gobierno Federal y el cumplimiento oportuno de los aspectos que generan posibles limitaciones en la flexibilidad de RCO podrían afectar los resultados de operación de RCO.

1.3.2.23 Riesgos adicionales relacionados con COVIQSA

A diferencia de la Concesión FARAC I, a través de la cual RCO opera, explota, conserva y mantiene autopistas de peaje; y de la Concesión COTESA, a través de la cual COTESA construye, opera, explota, conserva y mantiene una autopista de peaje; el esquema de la Concesión COVIQSA está basado en Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS; sin embargo, dicha concesión incorpora el derecho exclusivo a favor del concesionario para suscribir con el Gobierno Federal un Contrato PPS en el tramo concesionado. Dicho esquema considera la recuperación de la inversión del concesionario mediante el cobro a la SICT de dos tipos de ingresos como contraprestación a cambio de servicio consistente en la provisión de capacidad carretera: i) ingresos por servicios de peaje relacionados a los pagos por uso de la carretera, y ii) ingresos por servicios de operación relacionados a los pagos por disponibilidad.

El pago por servicios de peaje depende directamente del nivel de tráfico observado en el tramo concesionado Querétaro-Irapuato. Por lo anterior, cualquier fluctuación en el nivel de tráfico en dicho tramo, puede afectar los ingresos de la subsidiaria, ya sea a raíz de una crisis económica, un cambio en la proposición de valor de las carreteras de cuota que corren en forma paralela a dicho tramo, condiciones de seguridad o el surgimiento de nuevas alternativas de transporte que compitan con COVIQSA, como trenes u otros proyectos carreteros en el área de influencia de ésta, entre otros.

El pago por servicios de operación es la cantidad que la SICT pagará bajo el Contrato PPS por mantener la Concesión disponible para su uso y en cumplimiento de los requerimientos de capacidad, de conformidad con el mecanismo de pago establecido en el Contrato PPS. Por lo anterior, cualquier falta en el cumplimiento de los requerimientos establecidos en el Contrato PPS, puede afectar los ingresos de la subsidiaria.

Debido a que los flujos de efectivo futuros de la Concesión COVIQSA son inciertos, los flujos de efectivo reales podrían diferir sustancialmente de las estimaciones de RCO, AUTOVIM y de COTESA y en menor medida porque los gastos que debe erogar la concesionaria podrían resultar mayores a los esperados.

1.3.2.24 Los ingresos de RCO derivan principalmente de la operación de las Autopistas

Durante el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025, los ingresos de RCO derivaron principalmente de la operación de las Autopistas y Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS. Cualquier acción gubernamental que tuviera un efecto negativo en la Concesión FARAC I, una recesión en esta región de México, un desastre natural o cualquier otro evento que pudiera tener un efecto adverso en los niveles de tráfico en las Autopistas, pueden presentar un efecto significativo adverso en la situación financiera y resultados de operación de RCO. Adicionalmente, la obstaculización en el paso hacia las casetas de cobro derivado de movimientos sociales podría afectar de forma negativa los ingresos de las Autopistas.

1.3.2.25 La falta de mantenimiento del corredor de tráfico y los puntos de acceso y salida que conectan con las Autopistas podría tener un efecto adverso en los volúmenes de tráfico e ingresos de RCO

El mantenimiento de las rampas de acceso a las Autopistas es llevado a cabo por RCO, mientras que el mantenimiento de otras vías que conectan con las mismas es realizado por otras entidades locales, estatales o federales fuera del control de RCO. En caso de que dichas entidades no den mantenimiento adecuado a dichas vías o si dicho mantenimiento requiere del cierre de carriles, RCO podría ver reducido el volumen de tráfico hacia las Autopistas, lo cual podría afectar adversamente sus ingresos por peaje.

1.3.2.26 Las interrupciones o fallas en los sistemas tecnológicos podrían tener un efecto adverso en las operaciones de la Compañía

Las operaciones de la Compañía pueden verse afectadas por los paros o fallas de sus sistemas tecnológicos. La Compañía depende de sofisticados sistemas tecnológicos y cuenta con una determinada infraestructura para realizar sus operaciones, incluyendo sistemas de cobro de peaje y medición del tráfico. Cualquiera de dichos

sistemas puede dejar de funcionar debido a interrupciones en el suministro de electricidad, fallas en las telecomunicaciones, ciberataques y otros acontecimientos similares. La falla de cualquiera de los sistemas tecnológicos de la Compañía podría trastornar sus operaciones, afectando en forma adversa los cobros de peaje y la rentabilidad. La Compañía cuenta con planes de continuidad operativa para contrarrestar los efectos negativos de las fallas de sus sistemas de tecnología de la información, pero no puede garantizar que dichos planes serán totalmente eficaces.

I.3.3 Riesgos relacionados con Contratos y Títulos

I.3.3.1 Contrato de Prenda sobre Acciones

A partir del momento en que ocurra y subsista un evento de incumplimiento de los Créditos Preferentes y/o bajo los Documentos del Financiamiento y una vez que el Acreedor Prendario lo haya notificado por escrito a RCO:

(i) Todos los derechos de los Deudores Prendarios para ejercer o abstenerse de ejercer los derechos de voto que les corresponden, cesarán y serán conferidos al Acreedor Prendario en caso de que ocurra y subsista un evento de incumplimiento bajo dicho contrato, quien a partir de ese momento será el único facultado para ejercer o abstenerse de ejercer dichos derechos de voto. En el ejercicio de los derechos de voto antes mencionados, el Acreedor Prendario actuará en beneficio de los Acreedores Garantizados conforme a los Documentos del Financiamiento y no tendrá responsabilidad u obligación de velar por los intereses de los Deudores Prendarios. El ejercicio de los derechos de voto no afectará el ejercicio de cualquier otro derecho que el Acreedor Prendario tuviera de conformidad con el Contrato de Prenda sobre Acciones.

(ii) El Acreedor Prendario recibirá todos y cada uno de los dividendos decretados por RCO y que correspondan a las acciones dadas en garantía bajo el Contrato de Prenda sobre Acciones, así como cualquier otra distribución realizada sobre o respecto de dichas acciones; y todas y cada una de las cantidades en efectivo u otros bienes recibidos con respecto a, o a cambio de, las acciones otorgadas en prenda, formarán parte de los bienes pignorados bajo el Contrato de Prenda sobre Acciones y, de ser recibidas por los Deudores Prendarios, serán entregadas inmediatamente al Acreedor Prendario para que se mantengan en prenda de conformidad con el Contrato de Prenda sobre Acciones, sujeto a los términos y condiciones del mismo.

(iii) El Acreedor Prendario podrá ejecutar la prenda con cargo a los Deudores Prendarios, de conformidad con el Contrato de Prenda sobre Acciones y siguiendo los procedimientos previstos en la legislación aplicable.

(iv) Los recursos que se obtengan de la ejecución de la garantía prendaria otorgada a favor del Acreedor Prendario serán aplicados para el pago de todas las Obligaciones Garantizadas conforme lo determine el Acreedor Prendario en términos de los Documentos del Financiamiento y el remanente, si lo hubiera, será entregado a los Deudores Prendarios bajo el Contrato de Prenda sobre Acciones, de manera proporcional a su participación en el capital de RCO.

I.3.3.2 Fideicomiso de Pago de los Acreedores Preferentes

Derivado de los Créditos Preferentes a los que está sujeta RCO, los derechos de cobro de las cuotas de peaje derivadas del Título de Concesión FARAC I están afectos y otorgados en garantía bajo el Fideicomiso de Pago de los Acreedores Preferentes y en caso de que suceda un incumplimiento conforme al mismo, serán los Acreedores Preferentes quienes controlarán dicho fideicomiso.

I.3.3.3 Contrato de Prenda sin Transmisión de Posesión

Todos los activos tangibles e intangibles de los que RCO es titular, se encuentran afectados por el Contrato de Prenda sin Transmisión de Posesión, salvo el Título de Concesión FARAC I.

A partir del momento en que ocurra y subsista un evento de incumplimiento conforme a los Documentos del Financiamiento y una vez que el Acreedor Prendario lo haya notificado por escrito a RCO, el Acreedor Prendario podrá ejecutar, con cargo a RCO, la prenda otorgada de conformidad con el Contrato de Prenda sin Transmisión de Posesión, siguiendo los procedimientos previstos en la legislación aplicable.

Los recursos que se obtengan de la ejecución de la garantía prendaria otorgada a favor del Acreedor Prendario de conformidad con el Contrato de Prenda sin Transmisión de Posesión serán aplicados para el pago de todas las Obligaciones Garantizadas conforme lo determine el Acreedor Prendario (por instrucciones del Agente Aplicable) en términos de los Documentos del Financiamiento. Una vez que todas las Obligaciones Garantizadas hayan sido totalmente pagadas, cualquier remanente de los productos obtenidos de la venta de los bienes pignorados será

entregado a RCO o a la persona que éste designe.

Por el contrario, en el caso de que el producto de la venta sea insuficiente para el pago total de todas las Obligaciones Garantizadas, éstas no se considerarán liberadas o pagadas en su totalidad y, por tanto, los derechos del Acreedor Prendario para reclamar la porción no pagada continuarán en pleno efecto y vigor. Un evento de incumplimiento bajo los Créditos Preferentes y/o los Documentos del Financiamiento puede generar un efecto adverso en el negocio de RCO, sus resultados de operación, proyecciones y/o en su situación financiera, así como en la capacidad de RCO de decretar y pagar dividendos en favor de sus accionistas.

1.3.3.4 Existencia de relaciones contractuales con Partes Relacionadas de la Compañía y posibles conflictos de interés

La Compañía lleva a cabo ciertas actividades de negocio con compañías que son sus Partes Relacionadas. Pudieran presentarse conflictos de interés al tomar decisiones sobre la ejecución o la presentación de demandas contra sus Partes Relacionadas con motivo del incumplimiento de cualquiera de sus contratos.

Mayor detalle sobre las relaciones contractuales con Partes Relacionadas en la Sección III.2 del presente Reporte Anual.

1.3.3.5 Instrumentos financieros derivados

RCO se encuentra expuesta a riesgos en tasas de interés debido a que obtiene préstamos a tasas de interés tanto fijas como variables. Derivado del financiamiento, RCO ha celebrado Contratos de Cobertura de tasas de interés para cubrir la volatilidad en las mismas.

Estos instrumentos derivados han sido designados formalmente como operaciones de cobertura de flujo de efectivo, cumpliendo con los requisitos de documentación y evaluación de efectividad de acuerdo a lo que establece la normatividad contable. RCO valúa y reconoce todos los derivados a valor razonable, apoyada en valuaciones trimestrales que proporcionan valuadores independientes (agentes valuadores). Los valores son calculados con base en determinaciones técnicas de valor razonable reconocidas en el ámbito financiero y respaldados por información suficiente, confiable y verificable.

No obstante lo anterior, no es posible asegurar que la cobertura que ofrecen estos derivados sea suficiente para mitigar las variables que correspondan de acuerdo a las características de sus obligaciones.

Adicionalmente la Compañía, derivado de su estrategia financiera, puede en algún momento terminar ciertas operaciones de cobertura, lo cual puede generar un costo para RCO.

1.3.3.6. La toma de decisiones por parte de la mayoría de los Acreedores Preferentes podría diferir de los intereses de los Tenedores de Certificados Bursátiles.

Derivado de los Créditos Preferentes a los que está sujeto RCO, los derechos de cobro de las cuotas de peaje derivadas del Título de Concesión FARAC I de RCO están afectos y otorgados en garantía bajo el Fideicomiso de Pago de los Acreedores Preferentes, y en caso de que suceda un incumplimiento conforme al mismo, serán los Acreedores Preferentes quienes controlarán dicho Fideicomiso de Pago de los Acreedores Preferentes, a través del Agente de Garantías y el Agente Interacreadores. No se puede garantizar que las decisiones que adopte la mayoría de los Acreedores Preferentes sea en el mismo sentido que los Tenedores de Certificados Bursátiles por lo que dichas decisiones podrían diferir de los intereses de los Tenedores. En virtud de lo anterior, los Tenedores de los Certificados Bursátiles podrían verse afectados al compartir con otros Acreedores Preferentes la toma de decisiones bajo el Contrato entre Acreedores.

1.3.3.7. Los Certificados Bursátiles comparten la misma prelación de pago que cualquier otro Acreedor Preferente.

La totalidad de los recursos y flujos que genera RCO se encuentran aportados al Fideicomiso de Pago de los Acreedores Preferentes, por lo que el pago de los Certificados Bursátiles se encontrará limitado a la disponibilidad de recursos en el Patrimonio del Fideicomiso de Pago de los Acreedores Preferentes (incluyendo los recursos disponibles en la Subcuenta de Reserva del Servicio de la Deuda), el cual también servirá como fuente de pago de toda la Deuda Preferente a cargo de RCO con la misma prelación.

En virtud de lo anterior, los Tenedores de los Certificados Bursátiles podrían verse afectados al compartir con otros acreedores los beneficios del Fideicomiso de Pago de los Acreedores Preferentes, incluyendo la correspondiente distribución de flujos para el pago de las obligaciones de la Emisora a su favor.

Asimismo, en caso de que las garantías bajo los Documentos de la Garantía sean ejecutadas, los recursos

derivados de dicha ejecución se distribuirán a todos los Acreedores Preferentes de RCO de conformidad con el Fideicomiso de Pago de los Acreedores Preferentes.

1.3.3.8. De conformidad con el Contrato entre Acreedores, se podrán hacer modificaciones a ciertos Documentos del Financiamiento las cuales podrían no ser en el mejor interés de los Tenedores.

De conformidad con el Contrato entre Acreedores, los términos y condiciones del Fideicomiso de Pago de los Acreedores Preferentes, el Contrato entre Acreedores y el Contrato de Disposiciones Comunes se podrán reformar, suplementar, renunciar o modificar mediante un Voto Interacreedores en el que la mayoría de las Partes Votantes Designadas (i) autorice al Agente Interacreedores o al Acreedor Preferente, según corresponda, que acepte dicha modificación, (ii) instruya Agente Interacreedores para tal efecto, o (iii) autorice al Agente Interacreedores para ejercitar dicha discrecionalidad o prerrogativa, según corresponda. Lo anterior, excepto en el caso de ciertos términos y condiciones fundamentales de los Documentos del Financiamiento, los cuales se encuentran listados en el Anexo "A" del Contrato entre Acreedores, que para que se puedan reformar, suplementar, renunciar o modificar requerirán un Voto Interacreedores en el que las Partes Votantes Designadas representen al menos 90% (noventa por ciento) de la Exposición Combinada. Lo anterior; en el entendido que ningún Acreedor Preferente (directamente o a través de un Voto Interacreedores), distinto a los Tenedores, podrá modificar los términos del Título o del Suplemento que documente la Emisión correspondiente. En virtud de lo anterior, los Tenedores de los Certificados Bursátiles podrían verse afectados al compartir con otros acreedores la toma de decisiones bajo el Contrato entre Acreedores incluyendo reformar, suplementar, renunciar o modificar el Fideicomiso de Pago de los Acreedores Preferentes, el Contrato entre Acreedores y el Contrato de Disposiciones Comunes, las cuales podrían no ser en el mejor interés de los Tenedores.

1.3.3.9. El Agente Interacreedores es también parte de los Acreedores Preferentes del Crédito.

El Agente Interacreedores forma parte de los Acreedores Preferentes del Crédito. Derivado de lo anterior, puede existir un interés adicional por parte del Agente Interacreedores respecto de las Emisiones, ya que parte de los flujos de RCO se utilizarán para pagar parte de la Deuda Preferente. En virtud de la existencia de este interés adicional, los intereses del Agente Interacreedores podrían diferir de los intereses de los posibles Tenedores.

1.3.3.10. En caso de que el Monto Mínimo de la Reserva del Servicio de la Deuda de los Certificados tenga déficit, no tendrá una prelación preferente para la asignación de los recursos para su reconstitución.

Conforme al Fideicomiso de Pago de los Acreedores Preferentes, al momento de las Emisiones, se fondeará o se encontrará fondeada la Subcuenta de Reserva del Servicio de la Deuda. No obstante, conforme a la prelación establecida en Fideicomiso de Pago de los Acreedores Preferentes para las transferencias de la Cuenta General en cada Fecha Mensual de Transferencia, la reconstitución de la Subcuenta de Reserva del Servicio de la Deuda en caso de existir déficit tiene asignada la prelación octava en la asignación de recursos de la Cuenta General. Por lo anterior, la falta de recursos suficientes de forma mensual en la Cuenta General para cubrir los conceptos con mayor prelación y reconstituir la Subcuenta de Reserva del Servicio de la Deuda, podría resultar en un incumplimiento de las obligaciones de pago de la Emisora frente a los Tenedores bajo los Certificados Bursátiles.

1.3.3.11. La falta de recursos en las reservas "Reserva del Servicio de la Deuda" y "Monto Mínimo RSD" y falta de recursos bajo alguna Garantía Permitida podría resultar en un incumplimiento de las obligaciones de pago de la Emisora frente a los Tenedores bajo los Certificados Bursátiles.

Las reservas "Reserva del Servicio de la Deuda" ("RSD") y "Monto Mínimo RSD", serán fondeadas en la medida en que existan recursos disponibles que permitan su fondeo y en el orden de prelación que les corresponde de conformidad con el Fideicomiso de Pago de los Acreedores Preferentes; no obstante, la falta de fondeo no constituye un incumplimiento, sin embargo, la falta de recursos en dichas reservas podría resultar en un incumplimiento de las obligaciones de pago de la Emisora frente a los Tenedores bajo los Certificados Bursátiles.

1.3.3.12. De conformidad con los Documentos del Financiamiento, el ejercicio de los derechos de los Tenedores se llevará a cabo a través del Agente Interacreedores y del Agente de Garantías.

De conformidad con el Contrato entre Acreedores el ejercicio de los derechos de los Tenedores bajo los Documentos del Financiamiento se llevará a cabo a través del Agente Interacreedores y no de manera directa por los tenedores. Asimismo, los Tenedores de los Certificados Bursátiles se beneficiarían de los Documentos de la Garantía a través del Contrato entre Acreedores y del Contrato de Disposiciones Comunes y ejercitarán sus derechos como Acreedores Preferentes a través del Agente Interacreedores y del Agente de Garantías conforme a dichos contratos, por lo que no tendrán posibilidad de ejercer esos derechos de manera directa.

El Agente de Garantías y el Agente Interacreedores son responsables frente a RCO y a los Acreedores Preferentes en términos de lo previsto en el Contrato de Disposiciones Comunes y el Contrato entre Acreedores y sus

actuaciones se limitan a las facultades que dichos contratos les otorgan y a las instrucciones que reciban. Por lo anterior, los tenedores de los Certificados Bursátiles solamente podrán reclamar la responsabilidad de dichos agentes cuando estos hayan actuado en incumplimiento a lo previsto en dichos contratos o a las instrucciones que hayan recibido.

1.3.3.13. Ciertas Obligaciones derivadas de créditos a cargo de la Emisora pudieran limitar su potencial de crecimiento y presionar su situación financiera

Es difícil predecir como las obligaciones de hacer y no hacer que actualmente tiene contraídas RCO derivadas de créditos a cargo de la Emisora afectarán las perspectivas proyectadas de crecimiento de la misma y el resultado de sus operaciones, sin embargo, existe la posibilidad que ciertas de estas obligaciones pudieran limitar el potencial de crecimiento de la Emisora y presionar su situación financiera.

1.3.3.14. Atribuciones de verificación del Representante Común son a través de la información que le sea proporcionada.

Conforme a la Circular Única de Emisoras y los Títulos, el Representante Común deberá verificar, a través de la información que le hubiere sido proporcionada para tales fines, el cumplimiento en tiempo y forma de las obligaciones establecidas en dichos Títulos, por parte de la Emisora y demás partes de los documentos referidos (excepto de las obligaciones de índole contable, fiscal, laboral y administrativa que no tengan injerencia directa en el pago de los Certificados Bursátiles). Para ello, así como para verificar que las cantidades depositadas en la Cuenta General del Fideicomiso de Pago de los Acreedores se derivan de los ingresos generados por los derechos de cobro transmitidos al patrimonio de dicho Fideicomiso y para verificar la efectiva transmisión de los derechos de cobro que se constituyen como parte del Patrimonio del Fideicomiso, el Representante Común, conforme a las facultades previstas en los Títulos, tendrá derecho de solicitar la información que considere necesaria a RCO o a aquellas personas que les presten servicios relacionados con los Certificados Bursátiles, para verificar el cumplimiento de las obligaciones anteriormente señaladas.

Por lo anterior, en la medida en que RCO o aquellas personas que le presten servicios relacionados con los Certificados Bursátiles no proporcionen información veraz, completa y suficiente, la verificación del Representante Común podría ser incorrecta, incompleta o no exhaustiva.

1.3.3.15. Las inspecciones del Representante Común son una facultad y no una obligación en términos de las disposiciones legales aplicables.

De conformidad con lo establecido en la Circular Única de Emisoras, el Representante Común está facultado y tiene el derecho de solicitar a la Emisora la información que sea necesaria para dar cumplimiento a las obligaciones a su cargo. Para estos efectos, la Circular Única establece que el Representante Común puede, pero no tiene la obligación de practicar visitas o inspecciones para verificar el cumplimiento de las obligaciones de la Emisora. Al ser facultades (más no obligaciones) del Representante Común el solicitar la información y realizar las visitas, es posible que el Representante Común no solicite dicha información ni realice las visitas.

1.3.4 Riesgos relacionados con emergencias sanitarias

En caso de presentarse una emergencia sanitaria, ésta podría afectar en forma directa a la mayor parte de los sectores económicos del país por lo que existe el riesgo de una crisis financiera local y/o global. RCO no puede predecir el efecto que tendrá sobre sí misma y sobre México una crisis crediticia o la inestabilidad del sistema financiero a nivel global en sus operaciones o resultados. Dichas condiciones podrían provocar una contracción en la demanda. Además, los problemas financieros de los contratistas o proveedores de RCO podrían provocar un aumento en los costos de RCO o afectar en forma adversa los calendarios de sus proyectos.

La persistente inestabilidad de los mercados crediticios podría afectar en forma adversa la capacidad de RCO para contratar deuda, lo que a su vez afectaría en forma adversa la continuación, ampliación y adquisición de sus proyectos actuales y otros proyectos nuevos. La capacidad de RCO para ampliar sus operaciones se vería limitada si no logra obtener o incrementar sus programas de crédito actuales en términos favorables. Esto podría afectar en forma negativa la liquidez, las actividades y los resultados de operación de RCO.

1.3.5 No se puede asegurar que la calificación crediticia de los Certificados Bursátiles no va a reducirse, suspenderse o retirarse por las Agencias Calificadoras

La calificación crediticia de los Certificados Bursátiles podría cambiar después de su emisión a lo largo del tiempo. La Compañía no puede asegurar que las calificaciones crediticias otorgadas por las Agencias Calificadoras se mantendrán durante cierto período de tiempo o que no se reducirán, suspenderán o retirarán por las Agencias Calificadoras, si, a juicio de las mismas, las circunstancias lo justifican. Las calificaciones crediticias otorgadas por las Agencias Calificadoras a los Certificados Bursátiles estarán sujetas a revisión (ya sea a la baja o al alza) por

distintas circunstancias relacionadas con RCO, México u otros temas que en la opinión de las Agencias Calificadoras respectivas pueda tener incidencia sobre la posibilidad de pago de los mismos. Lo anterior, puede tener efectos adversos en el precio de mercado y negociabilidad de los Certificados Bursátiles.

I.3.6 Modificaciones al Régimen Fiscal de los Certificados Bursátiles

Ni RCO, ni el Intermediario Colocador, ni el Representante Común o cualesquiera de sus afiliadas o subsidiarias pueden garantizar que el régimen fiscal actualmente aplicable a los Tenedores de Certificados Bursátiles no sufra modificaciones en el futuro que pudiesen afectar el tratamiento fiscal aplicable a: (i) los intereses generados por los Certificados Bursátiles (incluyendo retenciones mayores); (ii) las operaciones que realicen con los Certificados Bursátiles; o (iii) los propios Tenedores de Certificados Bursátiles.

Por otro lado, al no existir certeza sobre las reformas que eventualmente pudiera sufrir el régimen fiscal aplicable, ni RCO, ni el Intermediario Colocador, ni el Representante Común, pueden asegurar que, de ser aprobadas dichas posibles reformas, éstas no tendrán un efecto adverso sobre el rendimiento neto que generen los Certificados Bursátiles a sus Tenedores.

I.3.7 Riesgos relacionados con México y el extranjero

I.3.7.1 Condiciones económicas adversas del negocio, situación financiera y resultados de operación de RCO

Las operaciones de RCO se realizan en México y se afectan por el comportamiento de la economía mexicana, por lo que su negocio, situación financiera o resultados de operación pueden verse afectados por la situación general de la economía mexicana sobre la cual no se tiene control. Se podrían presentar en el futuro cambios adversos en la tasa de inflación, devaluación, tasas de interés, impuestos; asimismo podrían presentarse disturbios sociales y otros factores políticos, económicos y sociales.

Por otra parte, la economía mexicana puede verse afectada, en diferente medida por las condiciones económicas y de mercado de otros países, principalmente de Estados Unidos de América. Derivado de lo anterior, no es posible asegurar ni garantizar que el negocio de RCO no se verá afectado como consecuencia de posibles situaciones económicas adversas y sus consecuencias en el ingreso disponible de la población.

Muchos países de Latinoamérica, incluyendo a México, han sufrido significativas crisis económicas, políticas y sociales en el pasado, y estos eventos pueden ocurrir de nuevo. La inestabilidad en la región ha sido producida por muchos factores diferentes, incluyendo:

- (i) influencia gubernamental significativa sobre la economía;
- (ii) fluctuaciones sustanciales en el crecimiento económico;
- (iii) altos niveles de inflación;
- (iv) cambios en los valores de la moneda;
- (v) control de cambio o restricciones en la expatriación de ganancias;
- (vi) altas tasas de interés domésticas;
- (vii) control de salarios y de precios;
- (viii) cambios en la legislación ambiental y su ejecución, así como la presión de grupos ambientalistas;
- (ix) problemas en el suministro de agua;
- (x) cambios en las políticas económicas o fiscales gubernamentales;
- (xi) imposición de barreras comerciales;
- (xii) cambios inesperados en la reglamentación;
- (xiii) altas tasas de delincuencia; e
- (xiv) inestabilidad política, social y económica general.

En el pasado, México ha experimentado niveles altos de inflación. El índice anual de inflación, calculado mediante los cambios en el INPC, fue de 4.66% en 2023, 4.21% en 2024 y 3.69% en 2025²³. Cualquier cambio adverso en la economía mexicana podría tener un impacto negativo en la estabilidad de precios y, de esta manera, resultar en un índice más alto que los índices de inflación anual de sus principales socios comerciales, incluyendo Estados Unidos. Los altos índices de inflación pueden afectar adversamente el negocio de la Compañía y sus subsidiarias, su situación financiera y sus resultados de operación.

El gobierno ha ejercido y continúa ejerciendo una influencia significativa en la economía nacional. Las medidas adoptadas por el gobierno con respecto a la economía y a las empresas de participación estatal podrían tener un efecto significativo en las empresas del sector privado en general y sobre RCO en particular, y afectar la situación del mercado y los precios y rendimientos de los valores de emisoras mexicanas, incluyendo los valores emitidos por la Compañía. En el pasado, los partidos de oposición han impedido la adopción de reformas económicas y de otro tipo.

La Compañía no puede predecir el actuar del Gobierno. La administración pública podría implementar cambios sustanciales a las leyes, políticas y reglamentos en México, lo cual podría tener un efecto adverso significativo en el negocio de la Compañía, en sus actividades, su situación financiera, sus resultados de operación, sus flujos de efectivo y/o las perspectivas de la Compañía, así como el precio de mercado de sus valores.

Asimismo, la Compañía no puede predecir si y hasta qué punto, las decisiones políticas pudieran generar inestabilidad económica en México, ni si sus operaciones, situación financiera, resultados de operación o el marco legal bajo el que opera podrá ser afectado por dichas medidas.

Adicionalmente, la economía mexicana enfrenta actualmente presiones macroeconómicas que podrían afectar adversamente la demanda, la rentabilidad y el valor de nuestras inversiones. Estas condiciones podrían reducir el consumo, desacelerar la inversión y afectar negativamente la situación financiera y los resultados de operación de la Compañía.

Asimismo, ciertos cambios estructurales y regulatorios recientes en México podrían incrementar los costos de operación y cumplimiento de las empresas. En un entorno de inflación persistente, costos financieros elevados o volatilidad cambiaria, dichos factores podrían afectar de forma desproporcionada con estructuras de costos rígidas o intensivas en mano de obra, lo que podría repercutir negativamente en los resultados de la Compañía.

No es posible garantizar que el desarrollo futuro del entorno económico, político o social mexicano, sobre el cual no puede ejercerse control alguno, no tendrá un efecto material adverso en nuestro negocio, en los resultados de nuestras operaciones, en nuestra condición financiera o que no afectarán negativamente a RCO.

1.3.7.2 La debilidad de la economía mexicana y en particular la de los Estados de Michoacán de Ocampo, Jalisco, Guanajuato, Querétaro, Nayarit y Aguascalientes podría afectar adversamente el negocio, situación financiera y resultados de operación de RCO

El negocio, condición financiera y resultados de operación de RCO dependen en parte del nivel de actividad económica en México y en particular en los Estados de Michoacán de Ocampo, Jalisco, Guanajuato, Querétaro, Nayarit y Aguascalientes, donde se ubican las Autopistas y los Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS. Históricamente, México ha experimentado periodos dispares de crecimiento económico. Durante 2025, México presentó un crecimiento del 0.8%²⁴ del PIB en comparación con el 2024, el cual quedó por encima de la estimación de 0.6% realizada por Banxico²⁵.

Los efectos de la crisis económica global continúan teniendo un efecto limitativo en la recuperación de la economía mexicana dada la alta correlación con la economía estadounidense.

Otra recesión o desaceleración económica o un aumento significativo en la inflación podrían disminuir el poder adquisitivo de la población y, como consecuencia, tener un efecto adverso en el negocio, resultados de operación y situación financiera de la Compañía.

Una disminución en la tasa de crecimiento de la economía mexicana, periodos de crecimiento negativos o un aumento en la inflación (más allá del ya observado) o incrementos adicionales a las tasas de interés podrían resultar en la disminución del tráfico observado en nuestros activos, la disminución en el valor real de nuestros activos y como resultado un menor margen de operación. Debido a que un alto porcentaje de nuestros costos y gastos son fijos, podríamos no ser capaces de reducirlos ante la existencia de cualquiera de estas circunstancias y, en consecuencia, nuestros márgenes de utilidades podrían verse afectados en forma adversa.

²³ Dato obtenido con la última actualización disponible a diciembre 2025 del Banco de Información Económica del INEGI (BIE).

²⁴ Dato obtenido con la última actualización disponible a diciembre 2025 del Banco de Información Económica del INEGI (BIE).

²⁵ Informe trimestral octubre-diciembre 2024 BANXICO.

1.3.7.3 La fluctuación en el tipo de cambio del peso frente al dólar y otras monedas podría afectar en forma adversa

Una devaluación o apreciación importante del Peso podría también resultar en una intervención del gobierno, como ha ocurrido en otros países, o en disrupciones en el mercado de divisas. Aún y cuando actualmente el Gobierno Federal no limita, y por muchos años no ha limitado, el derecho o la capacidad de los mexicanos o las personas extranjeras, físicas o morales, para convertir Pesos en dólares o para transferir otras monedas al extranjero, en el futuro el Gobierno Federal podría implementar políticas restrictivas de control cambiario. En el pasado, el peso ha sufrido fuertes devaluaciones con respecto al dólar y podría sufrir devaluaciones importantes en el futuro. Cualquier devaluación o depreciación significativa del peso podría dar lugar a la intervención del gobierno y al establecimiento de políticas cambiarias restrictivas, como ha ocurrido tanto en México como en otros países de América Latina. En este sentido, en caso de que en el futuro la Compañía decida incurrir en deuda denominada en moneda extranjera para llevar a cabo sus proyectos, las fluctuaciones en el valor del peso frente a dicha moneda extranjera pueden tener un efecto adverso sobre la posición financiera de la Compañía.

1.3.7.4 La tasa de inflación en México, junto con las medidas gubernamentales para frenar la inflación, podría tener un efecto adverso en la Compañía

Las altas tasas de inflación pueden afectar adversamente nuestro negocio, condición financiera y resultados de operaciones. Si México experimenta tasas de inflación altas en el futuro, RCO podría no ser capaz de ajustar los precios de nuestros servicios que cobramos a nuestros clientes para compensar los efectos negativos de la inflación.

Altos niveles de inflación, como los que se han observado en años anteriores, podrían afectar de manera adversa nuestras operaciones y desempeño financiero. Un incremento sustancial en las tasas de inflación podría afectar adversamente las condiciones macroeconómicas y resultar en desempleo lo que llevaría a una crisis económica que podría afectar significativamente el poder adquisitivo de los clientes, lo cual, a su vez, podría resultar en una reducción en el tráfico de las Autopistas.

1.3.7.5 El gobierno mexicano ha ejercido, y continúa ejerciendo influencia significativa sobre la economía mexicana. Los cambios en las políticas gubernamentales mexicanas podrían afectar negativamente nuestro negocio, condición financiera, resultados de operaciones y perspectivas.

El gobierno federal mexicano ha ejercido, y continúa ejerciendo, influencia significativa sobre la economía mexicana. En consecuencia, las acciones y políticas gubernamentales federales mexicanas en empresas estatales, financiadas o con influencia gubernamental podrían tener un impacto significativo sobre entidades del sector privado en general y sobre nosotros en particular, así como sobre las condiciones del mercado, precios y retornos en valores mexicanos. En el pasado, el gobierno mexicano ha intervenido en la economía nacional y ocasionalmente ha efectuado cambios significativos en las políticas y reglamentos, lo cual podría suceder en el futuro. Estas acciones para controlar la inflación y otras reglamentaciones y políticas han involucrado, entre otras medidas, aumentos en tasas de interés, cambios en políticas fiscales, controles de precios, devaluaciones de la moneda, controles de capital, límites a importaciones y otras acciones. Nuestro negocio, condición financiera y resultados de operación se pueden ver afectados negativamente por los cambios en las políticas o reglamentaciones gubernamentales que involucren o afecten nuestro patrimonio, administración, operaciones y régimen impositivo. No es posible garantizar que los cambios en las políticas gubernamentales federales no afectarán negativamente nuestro negocio, condición financiera, resultados de operación y perspectivas.

Adicionalmente, la implementación de reformas puede llevar a cambios significativos en las políticas gubernamentales que, a cambio, contribuyan a la incertidumbre económica y a mayor volatilidad en los mercados de capitales mexicanos y de los valores emitidos por compañías mexicanas.

1.3.7.6 Pagos bajo los Contratos PPS

En virtud de que las contraprestaciones que paga la SICT a COVIQSA bajo los Contratos PPS son su principal fuente de ingresos, cualquier crisis financiera o cambio de prioridades en el gasto del Gobierno Federal podría afectar sustancialmente los ingresos de ambas concesionarias. Aunque las obligaciones del Gobierno Federal bajo este tipo de esquema de contratación se consideran preferentes para su pago en ejercicios presupuestales subsecuentes, no es posible asegurar que las leyes federales de México se mantendrán en estas condiciones ni que existan suficientes recursos del Gobierno Federal, o que éstos sean efectivamente asignados a la SICT para el cumplimiento de sus obligaciones bajo los Contratos PPS.

El Gobierno Federal, como parte de su política de austeridad, ha realizado diversas acciones tendientes a disminuir su gasto, en esta línea de acción, ha intentado modificar ciertos términos y condiciones y por lo tanto el monto del

presupuesto federal previamente asignado en ciertos contratos de prestación de servicios de largo plazo celebrados en diferentes sectores de la economía. RCO no puede asegurar que el Título de la Concesión COVIQSA y los Contratos PPS vinculados a esta, puedan intentar ser modificados unilateralmente por el Gobierno Federal reduciendo los pagos por disponibilidad y/o usos establecidos originalmente. Las acciones del Gobierno Federal, según las mismas se lleven a cabo, pueden resultar en incumplimientos y eventos de terminaciones anticipadas y sujeto al desahogo de los procedimientos previstos en los Contratos PPS, existe la posibilidad de que las concesionarias sean restituidas de su inversión, según la causal que haya motivado el incumplimiento o la terminación correspondiente.

1.3.7.7 Inseguridad

En los últimos años, el aumento de la violencia en México relacionada con el tráfico ilegal de drogas, particularmente en los estados del norte, ha impactado adversamente la economía de México en general. Estas actividades han impactado negativamente las operaciones de la Compañía en virtud de sus efectos en las economías locales y en los volúmenes de tráfico en las Autopistas y Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS. Recientemente, en febrero de 2026, se reportaron eventos de violencia e inestabilidad vinculados al crimen organizado en entidades como Jalisco y Guanajuato, los cuales provocaron interrupciones en actividades comerciales y logísticas en dichas zonas. Asimismo, la inestabilidad social en México y acontecimientos sociales o políticos adversos en México pudieran tener un efecto material adverso sobre nosotros, incluyendo nuestra capacidad para operar nuestro negocio, el aforo vehicular en las Autopistas y Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS y obtener financiamiento. No podemos asegurar que los niveles de crímenes y la violencia en México, sobre los cuales no tenemos ningún control, no aumentarán o disminuirán. Un aumento en los crímenes y la violencia pudiera tener un efecto material adverso en nuestra condición financiera, resultados de operación y flujos de efectivo.

1.3.7.8 Aprobación de diversas Reformas Constitucionales

Desde septiembre de 2024, se han aprobado diversas reformas constitucionales. El 31 de octubre de 2024 se aprobó la reforma constitucional en materia de áreas y empresas estratégicas que prevé, entre otros, los siguientes cambios (i) se modifica la naturaleza jurídica de las Empresas Productivas del Estado (PEMEX y CFE) para convertirlas en Empresas Públicas del Estado; (ii) se dispone que corresponde exclusivamente a la Nación la planeación y el control del sistema eléctrico nacional, así como el servicio público de transmisión y distribución de energía eléctrica, y que las leyes secundarias determinarán la forma en la que los particulares podrán participar en las demás actividades de la industria eléctrica, las cuales no pueden tener prevalencia sobre la Empresa Pública del Estado (CFE) cuya esencia es cumplir con su responsabilidad social y garantizar la continuidad y accesibilidad del servicio de electricidad; (iii) se establece que la planeación y el control del sistema eléctrico nacional tendrán por objetivo preservar la seguridad y autosuficiencia energética de la Nación y proveer al pueblo de la electricidad al menor precio posible, evitando el lucro, para garantizar la seguridad nacional y soberanía a través de la Empresa Pública del Estado que se establezca; (iv) se establece que son áreas estratégicas el litio, el servicio de internet que provea el Estado y las actividades que realicen las Empresas Públicas del Estado, especificando que no se otorgarán concesiones para explotación, exploración o beneficios del litio; (v) se derogan los artículos transitorios del decreto por el que se aprobó la reforma constitucional en materia energética en 2013 que se opondrán al decreto referido.

El pasado 20 de diciembre de 2024, el Poder Ejecutivo Federal publicó en el Diario Oficial de la Federación la reforma constitucional mediante la cual se extinguen siete órganos autónomos (la reforma constitucional de simplificación administrativa), entre ellos, la Comisión Reguladora de Energía (CRE), la Comisión Nacional de Hidrocarburos (CNH), la Comisión Federal de Competencia Económica (la COFECE), el Instituto Federal de Telecomunicaciones (el IFT), el Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales (INAI), entre otros. En virtud de esta reforma constitucional, las funciones que actualmente desempeñan la CRE y la CNH serán transferidas a la Secretaría de Energía (SENER) y como siguiente paso, el Congreso de la Unión deberá realizar las adecuaciones necesarias a las leyes secundarias en materia energética. Al respecto, el 19 de marzo de 2025, entraron en vigor diversas leyes secundarias en materia de electricidad e hidrocarburos. Entre estas leyes secundarias se encuentran la Ley del Sector Eléctrico (LSE), la Ley de la Comisión Nacional de Energía (Ley de la CNE), la Ley de la Empresa Pública del Estado; Comisión Federal de Electricidad (Ley de la CFE), la Ley de Planeación y Transición Energética, la Ley de Biocombustibles y la Ley de Geotermia, Ley del Sector Hidrocarburos (LSH), la Ley de la Comisión Nacional de Energía (Ley de la CNE) y la Ley de la Empresa Pública del Estado; Petróleos Mexicanos (Ley de PEMEX), y se modifican la Ley del Fondo Mexicano del Petróleo para la Estabilización y el Desarrollo y la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, y decreto por el que se reforma la Ley de Ingresos sobre Hidrocarburos.

En este sentido, el 16 de julio de 2025 se reformó la Ley Federal de Competencia Económica para incorporar las modificaciones ordenadas en la reforma constitucional de simplificación administrativa, así como reformas adicionales al marco jurídico de competencia económica. El 16 de octubre de 2025 se creó la Comisión Nacional Antimonopolio (CNA) sustituyendo a la COFECE y el Instituto Federal de Telecomunicaciones como autoridad en

materia de libre competencia y concurrencia, constituyéndose como un órgano descentralizado sectorizado a la Secretaría de Economía con autonomía técnica y operativa en sus decisiones, organización y funcionamiento. Además del Estatuto Orgánico de la CNA, que establece las reglas internas para su funcionamiento, a la fecha no se han emitido disposiciones secundarias en la materia, por lo que las disposiciones regulatorias, guías y demás instrumentos previamente emitidos por COFECE y el Instituto Federal de Telecomunicaciones en materia de competencia económica continúan vigentes en la medida en que no contravengan la Ley Federal de Competencia Económica reformada.

La reforma constitucional en materia del Poder Judicial fue presentada por el Ejecutivo Federal el 5 de febrero de 2024 (la "Reforma Judicial"). Desde su presentación inicial, el proyecto pasó por múltiples modificaciones durante su proceso legislativo, lo que refleja tanto la complejidad de los cambios propuestos como la necesidad de adaptarlos a las preocupaciones de diversos actores políticos y sociales. El objetivo principal de esta reforma es transformar el funcionamiento del Poder Judicial para garantizar mayor transparencia, accesibilidad y eficiencia en la impartición de justicia. Con la administración de la Presidenta Claudia Sheinbaum, el proyecto de decreto avanzó con rapidez en el Congreso de la Unión. En septiembre de 2024, la Cámara de Diputados aprobó la reforma, y días después fue ratificada por el Senado. Posteriormente, recibió el respaldo de la mayoría de los Congresos estatales y finalmente se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 15 de septiembre de 2024, formalizando su entrada en vigor. La reciente Reforma Judicial en México incluye la elección de jueces mediante voto popular y cambios significativos en la estructura y poderes de la Suprema Corte de Justicia, podría socavar la independencia del poder judicial y crear incertidumbre legal. Esta reforma podría afectar negativamente el entorno empresarial en México, generando riesgos para las empresas y los actores internacionales que operan en el país. La Reforma Judicial introdujo varias medidas transformadoras al poder judicial, incluyendo (i) casi todos los jueces, incluidos los ministros de la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN), ahora serán electos por voto popular, (ii) se redujeron los requisitos para ocupar cargos judiciales, ampliando el grupo de posibles candidatos, (iii) los jueces ya no están autorizados para otorgar suspensiones con efectos generales contra leyes y reglamentos en casos de amparo y controversias constitucionales, y (iv) se estableció un nuevo tribunal de disciplina judicial, compuesto por miembros elegidos popularmente, con la facultad de emitir fallos definitivos e inapelables para sancionar a los jueces.

Como parte del mandato constitucional de la Reforma Judicial, también se han promulgado varias leyes secundarias, entre ellas la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación, la Ley de Carrera Judicial del Poder Judicial de la Federación y la Ley General de Responsabilidades Administrativas. Estas leyes tienen como objetivo implementar los cambios constitucionales y establecer el marco para las elecciones judiciales, la progresión en la carrera judicial y los mecanismos de rendición de cuentas.

La convocatoria pública para las aplicaciones judiciales ya concluyó y las elecciones judiciales correspondientes se llevaron a cabo el 1 de junio de 2025. La implementación de la Reforma Judicial y los efectos prácticos derivados de la elección de jueces mediante voto popular continúan evolucionando, por lo que persiste incertidumbre respecto de su impacto en la independencia judicial, la previsibilidad en la resolución de controversias y el entorno jurídico aplicable a las actividades empresariales en México.

El 30 de septiembre de 2024, se promulgó una reforma constitucional relacionada con la transferencia de las funciones de la Guardia Nacional a la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA) que consolida el mando militar de la Guardia Nacional. La reforma también estipula que el personal de la Policía Federal debe cesar su servicio en la Guardia Nacional y ser reasignado a la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, lo que significa que el control sobre el personal de la SEDENA se volvería absoluto.

La Compañía no puede anticipar el impacto potencial de las reformas constitucionales mencionadas anteriormente u otras que se pueda decidir implementar en el futuro. Estas (y otras) reformas alterarán el marco legal y regulatorio en México, creando incertidumbre en las operaciones y capacidad de la Compañía para cumplir con sus obligaciones financieras y regulatorias. Asimismo, la Compañía no puede garantizar que la situación política actual, o los desarrollos futuros en México, no afectarán negativamente su negocio, posición financiera, resultados operativos, flujos de efectivo y/o perspectivas.

1.3.7.9 Reformas a las leyes, los reglamentos y los decretos aplicables al negocio desarrollado por RCO podrían tener un impacto en el mismo

Los gobiernos de los Estados y/o el gobierno federal pueden emitir nuevas disposiciones, modificar las disposiciones vigentes o imponer restricciones de uso de Autopistas y Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS estatales o federales a determinado tipo de vehículos. Más aún, en los últimos años el gobierno ha reformado el régimen fiscal de las empresas, incluyendo el de RCO. Los términos de la concesión de RCO no la eximen de cualesquiera reformas a la legislación fiscal. En el supuesto de que el gobierno reforme la legislación fiscal de manera que las obligaciones de pago de impuestos de RCO se incrementen en forma significativa, la misma está obligada a pagar cantidades más elevadas que resulten exigibles de conformidad con dichas reformas, lo cual

puede tener un efecto adverso significativo. Adicionalmente, las reformas constitucionales, cambios a reglamentos y decretos o de otras leyes también podrían afectar los resultados de operación de RCO.

I.3.7.10 Reformas a las leyes y reglamentos fiscales aplicables pudieran afectar el negocio, los resultados de operación y la situación financiera de la Compañía

El Congreso de la Unión ha reformado las leyes, reglamentos y códigos fiscales con más frecuencia que otras leyes mexicanas. La temporalidad y alcance de las reformas fiscales son impredecibles y pueden tener un efecto adverso en la capacidad de la Compañía de llevar a cabo su planeación fiscal. Las reformas a las leyes y reglamentos aplicables, incluyendo los relativos al tratamiento fiscal de sus concesiones y las de sus subsidiarias, pueden afectar adversamente el negocio, resultados de operaciones y situación financiera de la Compañía.

Con base en la Ley de ISR, la tasa fue 30% para 2023, 2024 y 2025 y continuará al 30% para los años posteriores salvo alguna modificación a la LISR.

I.3.7.11 Reformas a la Circular Única de Emisoras

De conformidad con la resolución que modifica la Circular Única de Emisoras publicada en el Diario Oficial de la Federación el 27 de enero de 2009, a partir del ejercicio 2012 las emisoras deben presentar sus estados financieros de conformidad con las NIIF; así también, de conformidad con el artículo tercero transitorio de dicha resolución modificatoria, las emisoras pudieron presentar sus estados financieros bajo NIIF con anterioridad al 1 de enero de 2012.

RCO no tiene certeza de que la Circular Única de Emisoras y las normas financieras vigentes al 31 de diciembre de 2025 continuarán siendo vigentes o que no habrá reformas a ciertas normas dentro de las NIIF que deriven en la necesidad de RCO de reformular su información financiera y que, por tanto, se modifiquen los rubros integrantes de la misma.

El pasado 28 de enero de 2025, se publicaron en el Diario Oficial de la Federación las modificaciones en materia de sostenibilidad en la Circular Única de Emisoras. Derivado de la reforma a dichas disposiciones, a partir del año 2026, las emisoras de valores en México están obligadas a elaborar y divulgar informes de sostenibilidad conforme a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) de Sostenibilidad (NIIF S1 y NIIF S2) emitidas por el International Sustainability Standards Board (ISSB). La reforma a la Circular Única de Emisoras introduce, entre otros (i) el concepto de Información de Sostenibilidad y su inclusión en la información periódica anual que deban divulgar las emisoras; (ii) la obligación de elaborar un reporte de sostenibilidad conforme a NIIF S1 y NIIF S2; y (iii) el informe de aseguramiento emitido por un auditor externo. En relación con lo anterior, el informe que contenga la información de sostenibilidad que las emisoras presenten en 2026 con la información anual correspondiente a 2025, podrá no contar con el aseguramiento de un auditor externo. No obstante, la información de sostenibilidad que se presente en 2027 con la información anual de 2026 deberá ser asegurada al menos de manera limitada y para los años subsecuentes, dicho informe deberá contar con un aseguramiento razonable.

La reforma a la Circular Única de Emisoras, así como la presentación del informe de sostenibilidad, podrían tener un efecto adverso significativo en las actividades, situación financiera, resultados de operación, flujos de efectivo y/o perspectivas, así como en el precio de mercado de los valores de la Compañía y representar una carga administrativa adicional para la Compañía.

I.3.7.12 Retrasos en los procedimientos para obtener autorizaciones gubernamentales

El cumplimiento del objeto social de RCO y los términos del Título de Concesión, de tiempo en tiempo, puede requerir autorizaciones gubernamentales, procedimientos administrativos o cualquier otro tipo de acción gubernamental. Cualquier retraso o incapacidad para obtener las aprobaciones, incluyendo el relativo al incremento en tarifas por inflación, o resultados favorables en dichos procedimientos administrativos podría afectar los resultados de operación de RCO.

I.3.7.13 Crisis financieras globales

RCO no puede predecir el efecto que tendrá sobre sí misma y sobre México una crisis crediticia e inestabilidad del sistema financiero a nivel global en sus operaciones o resultados. Dichas condiciones podrían provocar una contracción en la demanda. Además, los problemas financieros de los contratistas o proveedores de RCO podrían provocar un aumento en los costos de RCO o afectar en forma adversa los calendarios de sus proyectos. La persistente inestabilidad de los mercados crediticios podría afectar en forma adversa la capacidad de RCO para contratar deuda, lo que a su vez afectaría en forma adversa la continuación, ampliación y adquisición de sus proyectos actuales y otros proyectos nuevos. La capacidad de RCO para ampliar sus operaciones se vería limitada si no logra obtener o incrementar sus programas de crédito actuales en términos favorables. Esto podría afectar en

forma negativa la liquidez, las actividades y los resultados de operación de RCO.

1.3.7.14 Posibles conflictos con comunidades locales en México podrían provocar la pérdida de ingresos de peaje

Ciertas comunidades en México se han opuesto a la instalación de casetas de cobro y al cobro de peaje en vías que previamente eran libres de peaje y, en ciertas ocasiones, han bloqueado la entrada a dichas plazas de cobro.

RCO no puede asegurar que los acuerdos previamente realizados con dichas comunidades seguirán disponibles en el futuro o que compensarán en forma suficiente a RCO por las pérdidas resultantes de estos conflictos. En caso de ocurrir incidentes similares en el futuro, podrían tener un efecto significativo adverso en el negocio, situación financiera y resultados de operaciones de RCO.

1.3.7.15 Los acontecimientos ocurridos en otros países y las percepciones de riesgo de los inversionistas, especialmente por lo que respecta a Estados Unidos, Europa, China, Israel, Medio Oriente y a países con mercados emergentes, pueden tener un efecto adverso en la economía nacional o en las actividades, la situación financiera, los resultados de operación o el precio de mercado de los valores de la Compañía

Los precios de mercado de los valores emitidos por las emisoras mexicanas se ven afectados en distintas medidas por la situación económica y del mercado en otros lugares, incluyendo Estados Unidos, China, el resto de América Latina y otros países con mercados emergentes. Por lo tanto, las reacciones de los inversionistas ante los acontecimientos ocurridos en cualesquiera de estos países podrían tener un efecto adverso sobre el precio de mercado de los valores emitidos por emisoras mexicanas. Las crisis que ocurran en Estados Unidos, Europa, China o en países con mercados emergentes, podrían provocar disminuciones en los niveles de interés en los valores emitidos por emisoras mexicanas incluyendo los valores emitidos por la Compañía por parte de los inversionistas.

La reciente crisis en otras economías, como Europa, China y Estados Unidos podría ocasionar una desaceleración en la economía global, como sucedió en la recesión de 2008. Asimismo, las operaciones, incluyendo la demanda por los productos o servicios de la Compañía, así como el precio de los valores emitidos por ésta, también se han visto históricamente afectados por alzas en las tasas de interés en Estados Unidos y en otras partes del mundo.

El conflicto armado entre Rusia y Ucrania puede afectar materialmente la economía mexicana, particularmente en las tasas de interés y los precios de subyacentes que influyen significativamente en los resultados de operación de la Compañía.

El pasado 24 de febrero de 2022, Rusia, inició una invasión militar al territorio de Ucrania, la cual continúa a la fecha del presente. Desde que inició la invasión, los líderes de Rusia y Ucrania, Vladimir Putin y Volodimir Zelenski, respectivamente, han sostenido diversos diálogos y comunicaciones para llegar a una solución al conflicto armado. A la fecha no es posible saber cuál sería el resultado ni las consecuencias que dicho conflicto pueda tener.

Las operaciones militares en curso iniciadas en Ucrania por Rusia podrían suponer una amenaza para las economías mundial y mexicana. Además de la continua importancia geopolítica del conflicto, hubo un impacto económico inicial significativo, causando choques globales en la producción, distribución y las cadenas de suministro de energía y combustible. Esto ha provocado un aumento de los precios de las materias primas y los alimentos, así como una subida generalizada de las tasas de inflación hasta alcanzar máximos históricos. También se han impuesto severas sanciones económicas contra Rusia por parte de Estados Unidos y la Unión Europea, entre otros países occidentales, desde el inicio del conflicto. Además, existe el riesgo de que Rusia y otros países que apoyan a Rusia en este conflicto lancen ciberataques contra Estados Unidos y sus aliados y otros países, sus gobiernos y empresas, incluyendo la infraestructura de dichos países.

Adicionalmente, la posibilidad de un conflicto más amplio en Medio Oriente plantea una nueva amenaza para la economía global y actualmente representa un riesgo más inmediato y tangible. En fechas recientes, la escalada militar entre Estados Unidos, Israel e Irán ha derivado en ataques directos, afectaciones a instalaciones energéticas, interrupciones en rutas marítimas estratégicas y disrupciones relevantes en el tránsito por el Estrecho de Ormuz, uno de los puntos más sensibles para el comercio mundial de hidrocarburos. Como consecuencia de dicha escalada, los precios internacionales del petróleo y del gas natural han mostrado incrementos importantes, al tiempo que los mercados financieros globales han registrado episodios de volatilidad, fortalecimiento del dólar y mayores preocupaciones inflacionarias. De mantenerse y ampliarse las tensiones regionales podrían derivar en importantes consecuencias económicas. Los recientes eventos bélicos entre Israel y Hamás, los ataques a buques marítimos en el Mar Rojo por el movimiento Houthi, la actual guerra con Irán y la participación directa de Estados Unidos en dicho conflicto, en conjunto con las persistentes vulnerabilidades en la economía global, podrían acarrear efectos adversos en economías de todo el mundo cuyos impactos aún no están claramente medidos. Asimismo, la disrupción de rutas marítimas en el Mar Rojo, Bab el-Mandeb, el Canal de Suez y el Estrecho de Ormuz podría generar mayores costos logísticos, retrasos en entregas, incrementos en primas de seguro, desabasto temporal de insumos y presión adicional sobre cadenas de suministro globales. En la medida en que la Compañía dependan de

insumos importados, exportaciones, combustibles, acero u otras materias primas sujetas a volatilidad internacional, dichos eventos podrían tener un efecto material adverso en sus costos, márgenes, liquidez y resultados de operación.

Cualesquiera de las consecuencias anteriores, incluyendo las que aún no podemos predecir, podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera, liquidez y resultados de operaciones, así como en la economía mundial y a los mercados financieros y provocar inestabilidad y falta de liquidez en los mercados de capitales, lo que podría dificultar la obtención de fondos adicionales.

Debido a que Estados Unidos ha liderado las sanciones económicas impuestas a Rusia, México podría verse afectado negativamente debido a su proximidad económica y geográfica con su principal socio comercial, lo que podría afectar materialmente de manera adversa.

Además, las condiciones económicas en México están altamente correlacionadas con las condiciones económicas en Estados Unidos como resultado del Tratado de Libre Comercio de América del Norte ("TLCAN"), recientemente sustituido por el T-MEC, el aumento de la actividad económica entre ambos países y las remesas de los inmigrantes mexicanos que trabajan en Estados Unidos a los residentes en México. Debido a lo anterior, condiciones económicas adversas en Estados Unidos y/u otros eventos relacionados podrían tener un efecto adverso significativo en la economía mexicana. No podemos garantizar que los acontecimientos que se produzcan en otros países con mercados emergentes, en Estados Unidos o en otros lugares, no afecten negativamente a la actividad, situación financiera y resultados de explotación de la Compañía.

De igual forma, el T-MEC, incluye una cláusula de suspensión de 16 años, bajo la cual los términos del tratado vencerán, o serán suspendidos, después de 16 años y está sujeto a revisión cada 6 años, en cuyo momento Estados Unidos, México y Canadá podrán decidir si prorrogar el T-MEC. La implementación de los nuevos términos del T-MEC podría tener un efecto adverso la economía mexicana, incluyendo el nivel de las importaciones y las exportaciones que pudieran afectar de manera significativa los resultados operativos y de negocios de la Compañía.

1.3.7.16 Un aumento de las tasas de interés de Estados Unidos podría afectar negativamente a la economía mexicana.

Las decisiones de política monetaria de la Reserva Federal de Estados Unidos, incluyendo incrementos en la tasa de interés de referencia o su permanencia en niveles elevados, podrían provocar una subida de las tasas de interés en Estados Unidos. Lo anterior podría, redireccionar el flujo de capital de mercados emergentes hacia Estados Unidos, ya que los inversionistas podrían obtener mayores rendimientos ajustados al riesgo en economías mayores y más desarrolladas economías, que la mexicana. Por lo tanto, para las entidades en mercados emergentes, como México, podría ser más difícil y costoso la obtención de créditos o el refinanciamiento de deuda existente.

Además, un aumento en la tasa de interés de referencia en Estados Unidos podría incrementar el gasto financiero de los préstamos bancarios y/o bursátiles denominados en dólares a tasa variable, lo que tendría un efecto adverso en los resultados financieros.

Lo anterior podría afectar de manera adversa el potencial de crecimiento económico de la Compañía y la posibilidad de refinanciar deuda existente y podría afectar de manera adversa las actividades, la situación financiera, los resultados de operación, los flujos de efectivo y/o las perspectivas de la Compañía, así como en el precio de mercado de sus valores.

La Compañía no puede asegurar que circunstancias en otros países con mercados emergentes, en Estados Unidos, o en otros lugares, no tendrán un efecto adverso significativo en sus actividades, su situación financiera, sus resultados de operación, sus flujos de efectivo, sus perspectivas y/o el precio de mercado los Certificados Bursátiles.

1.3.7.17 Riesgos relacionados con ciberataques

RCO y subsidiarias pueden verse afectadas por ataques cibernéticos, en forma de un acceso no autorizado, virus informáticos o bien manipulación de información, que podrían tener un impacto en la seguridad del software y hardware. Si bien se han hecho esfuerzos por actualizar equipos de redes más avanzados y sofisticados, en especial para el área de operación, no es posible evitar en su totalidad violaciones a la seguridad de la información de la Compañía. Los ataques cibernéticos podrían afectar el funcionamiento e incluso inutilizar los sistemas de tecnología e información, así como generar la pérdida de información confidencial. Por último, la estrategia para implementar medidas de protección contra este tipo de ataques podría elevar los costos destinados a dichas medidas.

1.3.7.18 Los eventos políticos en México podrían afectar adversamente nuestras operaciones

Las acciones y políticas del Gobierno Federal respecto de la economía, la regulación del medio ambiente y el contexto social y político, las empresas de participación estatal o controladas por el gobierno, instituciones financieras gubernamentales o reguladas por el gobierno podrían tener un impacto importante en las empresas del sector privado en general y en nosotros en particular, así como en las condiciones de los mercados de capitales, y los precios y retornos de los valores que cotizan en las bolsas de valores de México. Dichas acciones incluyen aumentos en las tasas de interés, cambios en las políticas fiscales, control de precios, devaluación de la moneda, control de capitales, límites a las importaciones, entre otras. Nuestro negocio, condición financiera, resultados de operaciones y distribuciones podrían verse afectados en forma adversa por cambios en las políticas o regulaciones gubernamentales que afectan nuestra administración, operaciones y nuestro régimen fiscal.

No podemos asegurar que los cambios en las políticas del Gobierno Federal no afectarán adversamente nuestro negocio, condición financiera y nuestros resultados de operaciones. La legislación fiscal, particularmente, en México está sujeta a cambios constantes y no tenemos seguridad de que el Gobierno Federal propondrá y aprobará reformas a la misma o a cualquiera de sus políticas en materia política, social, económica, cuyas reformas o cambios podrían tener un efecto adverso en nuestro negocio, resultados de operaciones, condición financiera y perspectivas. Por lo tanto, no podemos asegurar que el desempeño político futuro en México, sobre el cual no tenemos control alguno, no tendrá un impacto desfavorable en nuestro negocio, condición financiera, resultados de operaciones y perspectivas o afectar adversamente a RCO.

I.3.7.19 Posibles incumplimientos de los requisitos de mantenimiento de listado de nuestros valores en la BMV o de su inscripción en el RNV podría afectar el precio de los valores.

Derivado de la inscripción de instrumentos de deuda en el RNV y su listado en la BMV, estamos sujetos al cumplimiento de diversos requisitos de divulgación de información, entre otros, a fin de mantener dicha inscripción y listado vigente. En caso de que no seamos capaces de cumplir con dichos requisitos, la cotización de nuestros valores en la BMV podría suspenderse o incluso cancelarse. En tal supuesto, el precio de nuestros valores y su liquidez se vería afectado de manera significativa y adversa.

I.3.7.20 Riesgos derivados de reformas en materia de aguas.

El uso del agua en México ha sido regulado principalmente por la Ley de Aguas Nacionales. El 11 de diciembre de 2025 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Decreto mediante el cual se expide la Ley General de Aguas y se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley de Aguas Nacionales (el "Decreto 2025").

Este nuevo régimen pone un mayor énfasis en el acceso al agua como un derecho humano y podría dar lugar a restricciones, obligaciones y medidas de aplicación adicionales que afecten a los usuarios no residenciales, incluidos los usuarios comerciales e industriales. Por ejemplo, las reformas y las acciones de implementación por parte de la autoridad del agua (incluida la Comisión Nacional del Agua y otras autoridades competentes) podrían: (i) priorizar los usos personales, domésticos y públicos urbanos sobre otros usos, incluso en condiciones de sequía o cuando existan limitaciones de infraestructura; (ii) imponer nuevas condiciones para el otorgamiento, renovación, prórroga, modificación o reasignación de derechos de agua, incluso mediante medidas de planificación por cuenca; y (iii) incrementar la frecuencia o severidad de limitaciones temporales, vedas, zonas reglamentadas o reservas, u otras medidas de interés público que restrinjan la extracción o el uso en regiones específicas.

Adicionalmente, el Decreto 2025 contempla un cambio sustancial en la transmisibilidad y movilidad de los derechos de agua. El marco reformado establece que los derechos amparados por concesiones y asignaciones de agua no son transferibles y prevé mecanismos de reasignación (incluidos nuevos procedimientos y la emisión de nuevos títulos que conserven el volumen, uso y plazo remanente). También incluye disposiciones transitorias conforme a las cuales, mientras se desarrollan las regulaciones secundarias, las reglas anteriores continuarán aplicándose en general, salvo en lo relativo a transmisiones y cambios de uso. Asimismo, establece plazos para la implementación de los mecanismos relacionados con la reasignación. Estos cambios podrían limitar la capacidad para adquirir, consolidar o reconfigurar derechos de agua en relación con futuras operaciones.

Si cualquiera de las medidas anteriores (o las regulaciones de implementación relacionadas, criterios, lineamientos administrativos, inspecciones o acciones de ejecución) limita o retrasa el acceso al agua a nuestros activos, o exige nueva infraestructura o soluciones de tratamiento, podríamos incurrir en mayores costos de cumplimiento, remediación, tratamiento y saneamiento, o vernos obligados a financiar inversiones de capital adicionales (incluidos sistemas de almacenamiento, mejoras de eficiencia, sistemas de reutilización o fuentes alternativas de suministro). Estos desarrollos podrían incrementar nuestros costos operativos y de capital, retrasar o restringir nuestras actividades de desarrollo o afectar negativamente el calendario, alcance o viabilidad económica de los activos.

Nuestra estrategia propuesta en materia de agua u otras medidas de gestión hídrica podrían no mitigar el impacto de los cambios en las leyes, regulaciones o políticas gubernamentales en materia de agua, y podríamos no ser capaces de obtener, mantener o renovar todos los derechos, permisos o autorizaciones de agua que puedan ser necesarios para nuestras futuras operaciones en términos aceptables, o incluso en absoluto. Cualquier incapacidad

para asegurar acceso suficiente al agua, o cualquier incremento significativo en el costo del suministro de agua o del cumplimiento de la normativa aplicable, podría tener un efecto adverso material en nuestro negocio, condición financiera, resultados de operación y perspectivas.

I.3.7.21 Riesgos derivados de la emisión de la Ley General de Economía Circular.

El 19 de enero de 2026 se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Ley General de Economía Circular, misma que entró en vigor el 20 de enero de 2026. Este nuevo marco podría incrementar las obligaciones regulatorias aplicables a la gestión de materiales y residuos generados en la construcción, operación y mantenimiento de proyectos de infraestructura, incluyendo autopistas de peaje.

Los proyectos de infraestructura pueden generar residuos derivados de actividades de conservación y mantenimiento, tales como materiales pétreos, asfaltos, concretos, metales, residuos de señalamiento, luminarias y, en ciertos casos, residuos de manejo especial o peligrosos. La Ley General de Economía Circular incorpora principios de circularidad, valorización y trazabilidad de materiales, lo que podría implicar la adopción de nuevos procedimientos operativos, requisitos de separación en sitio, reutilización de materiales y mayores obligaciones de control respecto de contratistas y proveedores.

Adicionalmente, la incertidumbre respecto del alcance de la Ley General de Economía Circular y del calendario de obligaciones regulatorias derivadas de la misma podría incrementar los riesgos de cumplimiento. Diversas obligaciones dependerán de la emisión de regulación secundaria y acuerdos de implementación, incluyendo metodologías, indicadores, requisitos de registro y supervisión de planes de gestión circular. El cumplimiento de estos requisitos podría implicar inversiones adicionales en procesos de manejo de residuos, sistemas de trazabilidad, modificaciones a prácticas constructivas o de mantenimiento y mayores costos de cumplimiento regulatorio.

Lo anterior podría tener un efecto adverso en los costos de operación y mantenimiento, los cronogramas de los proyectos y los resultados financieros de la Compañía.

[Resto de la página intencionalmente en blanco / Continúa en la siguiente página]

I.4 Otros valores

La Compañía cuenta con los siguientes valores inscritos en el RNV:

Certificados Bursátiles de largo plazo denominados en pesos y en UDIs, inscritos en el Registro Nacional de Valores desde el 2012, 2013, 2014, 2018 y 2019					
Claves de cotización:	"RCO 12"	"RCO 12U"	"RCO 14"	"RCO 18U"	"RCO 19"
Plazo de la emisión:	5,443 días	7,270 días	5,729 días	7,732 días	6,983 días
Fecha de emisión:	14 de septiembre de 2012	14 de septiembre de 2012 (emisión original) 27 de junio de 2013 (reapertura)	5 de diciembre de 2014	10 de diciembre de 2018 (emisión original) 28 de junio de 2019 (reapertura)	28 de junio de 2019 (emisión original)
Fecha de vencimiento:	10 de agosto de 2027	10 de agosto de 2032	12 de agosto de 2030	10 de febrero de 2040	10 de agosto de 2038
Saldo Insoluto de la Emisión	\$395,831,263.76 M.N.	258,032,773.08 UDIs	\$3,564,000,000 M.N.	2,491,451,000 UDIs	\$2,807,000,000.00 M.N.
Denominación:	Pesos	UDIs	Pesos	UDIs	Pesos
Amortización y Amortización Anticipada:	18 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 de febrero del 2019 por el monto y porcentaje del principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente	28 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 del mes de febrero del 2019 por el monto y porcentaje del principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente	20 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 de febrero de 2021 por el monto y porcentaje del principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente	31 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 de febrero de 2025 por el monto y porcentaje del principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente.	28 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 de febrero de 2025 por el monto y porcentaje del principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente.
Tasa Fija Anual de Intereses Ordinarios:	9.00%	5.25%	9.05%	6.00%	9.67%
Periodicidad en el Pago de Intereses:	Semestral				
Garantía Parcial:	Parcial del Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C. ("Bancofraz") en los términos descritos en el suplemento correspondiente		Sin garantía parcial		
Calificaciones:	* "mxAAA" por Standard & Poor's, S.A. de C.V. la cual significa lo siguiente: La deuda calificada "mxAAA" tiene el grado más alto que otorga Standard & Poor's en su escala CalVal e indica que la capacidad de pago del emisor para cumplir con sus compromisos financieros sobre la obligación es extremadamente fuerte en relación con otros emisores en el mercado nacional. * "AAA(mex)" por Fitch de México, S.A. de C.V. la cual significa lo siguiente: La máxima calificación asignada por la agencia en su escala nacional para ese país. Esta calificación se asigna a los emisores u obligaciones con la más baja expectativa de riesgo de incumplimiento en relación con otros emisores u obligaciones en el mismo país.				
Lugar y Forma de Pago de Intereses y Principal:	A través del Fideicomiso de Pago de los Acreedores Preferentes de conformidad con la relación que se establece en el Anexo 6 del mismo. La Emisora, a través de dicho Fideicomiso, llevará a cabo el pago de principal y los intereses ordinarios devengados respecto de los Certificados Bursátiles en circulación, mediante transferencia electrónica de fondos en cada Fecha de Pago en el domicilio de Indeval contra la entrega del Título mismo, o contra las constancias que para tales efectos expida el propio Indeval				
Régimen Fiscal:	La tasa de retención aplicable al interés pagado de conformidad con los Certificados Bursátiles estará sujeta a: (i) el régimen fiscal establecido en los artículos 54, 135 y demás aplicables de la Ley del Impuesto sobre la Renta y la tasa de retención establecida en el artículo 21 de la Ley de Ingresos de la Federación para el ejercicio fiscal 2014, tratándose de personas físicas o morales que son consideradas residentes en México para fines fiscales; y (ii) el régimen fiscal establecido en los artículos 153 y 186 de la Ley del Impuesto sobre la Renta, tratándose de personas físicas o morales que son consideradas residentes extranjeros para fines fiscales. El régimen fiscal vigente pudiera ser modificado por las autoridades competentes en México durante la vigencia de los Certificados Bursátiles. No se asume la obligación de informar acerca de los cambios en las disposiciones fiscales aplicables a lo largo de la vigencia de los Certificados Bursátiles. Los posibles adquirentes de los Certificados Bursátiles deberán consultar con sus asesores las consecuencias fiscales resultantes de la adquisición, posesión y disposición de los Certificados Bursátiles, incluyendo la aplicación de las reglas específicas respecto de su situación particular, así como cualquier otra consecuencia fiscal local o extranjera aplicable a dicha persona por la adquisición, posesión y disposición de los Certificados Bursátiles				
Políticas decisorias en relación con cambios de control, reestructuras corporativas (incluyendo adquisiciones, fusiones y escisiones) y/o venta o constitución de gravámenes sobre activos esenciales	Según se describe en el suplemento correspondiente				
Representante Común:	Banco Invex, S.A., Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero		Monex Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Monex Grupo Financiero		
Depositario:	S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V.				
Nombre de la Bolsa de Valores en la cual están listados:	Bolsa Mexicana de Valores S.A.B. de C.V.				

RCO 12

Mediante oficio número 153/8845/2012, de fecha 6 de septiembre de 2012, la CNBV autorizó a RCO, un programa de certificados bursátiles hasta por un monto de \$15,000'000,000.00 (quince mil millones de Pesos 00/100 M.N.) o su equivalente en UDIs; así como la primera emisión de certificados bursátiles, al amparo del mismo programa, por un monto de \$2,841'000,000.00 (dos mil ochocientos cuarenta y un millones de Pesos 00/100 M.N.), representados por un total de 28,410,000 (veintiocho millones cuatrocientos diez mil) certificados bursátiles, con una tasa anual fija de interés ordinario de 9.00% (nueve por ciento), con fecha de vencimiento de 10 de agosto de 2027, identificados bajo la clave de pizarra RCO 12, con inscripción en el Registro Nacional de Valores bajo el número 3249-4.15-2012-001-01.

Mediante oficio número 153/12478/2018, de fecha 7 de noviembre de 2018, la CNBV autorizó a RCO, una oferta pública de adquisición respecto de la totalidad de los certificados bursátiles identificados bajo la clave de pizarra RCO 12. Mediante dicha oferta pública de adquisición, RCO compró 15,946,799 (quince millones novecientos cuarenta y seis mil setecientos noventa y nueve) certificados bursátiles por un monto de \$1,594,679,900.00 (un mil quinientos noventa y cuatro millones seiscientos setenta y nueve mil novecientos Pesos 00/100 M.N.). Como consecuencia de la compra de certificados bursátiles anteriormente mencionados, actualmente quedan 12,463,201 (doce millones cuatrocientos sesenta y tres mil doscientos un) certificados bursátiles en circulación, bajo la clave de pizarra RCO 12.

Mediante oficio número 153/11659/2019, de fecha 19 de marzo de 2019, la CNBV autorizó la actualización del registro de los certificados bursátiles identificados con clave de pizarra RCO 12, ante Registro Nacional de Valores, bajo el número 3249-4.15-2014-002-04.

En los últimos tres ejercicios, la Compañía ha entregado tanto a la CNBV como a la BMV la información trimestral

y anual correspondiente de acuerdo con la LMV, la Circular Única de Emisoras y demás disposiciones aplicables, respecto de los certificados bursátiles identificados bajo la clave de pizarra RCO 12.

RCO 12U

Mediante oficio número 153/8845/2012, de fecha 6 de septiembre de 2012, la CNBV autorizó a RCO, un programa de certificados bursátiles hasta por un monto de \$15,000'000,000.00 (quince mil millones de Pesos 00/100 M.N.) o su equivalente en UDIS; así como la segunda emisión de certificados bursátiles, al amparo del mismo programa, por un monto de 1,102,518,200 (un mil ciento dos millones quinientos dieciocho mil doscientas) UDIs, representados por un total de 11,025,182 (once millones veinticinco mil ciento ochenta y dos) certificados bursátiles, con una tasa anual fija de interés ordinario de 5.25% (cinco punto veinticinco por ciento), con fecha de vencimiento de 10 de agosto de 2032, identificados bajo la clave de pizarra RCO 12U, con inscripción en el Registro Nacional de Valores bajo el número 3249-4.15-2012-001-02.

Mediante oficio número 153/6806/2013, de fecha 19 de junio de 2013, la CNBV autorizó a RCO, la reapertura de RCO 12U, para la emisión de 3'785,263 (tres millones setecientos ochenta y cinco mil doscientos sesenta y tres) certificados bursátiles adicionales, por un monto total de 378'526,300 (trescientos setenta y ocho millones quinientas veintiséis mil trescientas) UDIs, mismos a los cuales les fue asignado el número de inscripción 3249-4.15-2012-001-02, ante el Registro Nacional de Valores.

Mediante oficio número 153/12479/2018, de fecha 7 de noviembre de 2018, la CNBV autorizó a RCO, una oferta pública de adquisición respecto de la totalidad de los certificados bursátiles identificados bajo la clave de pizarra RCO 12U. Mediante dicha oferta pública de adquisición, RCO recompró 10,702,951 (diez millones setecientos dos mil novecientos cincuenta y un) de certificados bursátiles, por un monto de 1,070,295,100 (un mil setenta millones doscientos noventa y cinco mil cien) UDIs por un equivalente a \$6,617,402,349.26 (seis mil seiscientos diecisiete millones cuatrocientos dos mil trescientos cuarenta y nueve Pesos 26/100 M.N.). Como consecuencia de la recompra de certificados bursátiles mencionados anteriormente, actualmente quedan 4,107,494 (cuatro millones ciento siete mil cuatrocientos noventa y cuatro) Certificados Bursátiles en circulación, bajo la clave de pizarra RCO 12U por un monto de 410,749,400 (cuatrocientos diez millones setecientos cuarenta y nueve mil cuatrocientos) UDIs.

Mediante oficio número 153/11660/2019, de fecha 19 de marzo de 2019, la CNBV autorizó la actualización del registro de los certificados bursátiles identificados con clave de pizarra RCO 12U, ante Registro Nacional de Valores, bajo el número 3249-4.15-2014-002-05.

En los últimos tres ejercicios, la Compañía ha entregado tanto a la CNBV como a la BMV la información trimestral y anual correspondiente de acuerdo con la LMV, la Circular Única de Emisoras y demás disposiciones aplicables, respecto de los certificados bursátiles identificados bajo la clave de pizarra RCO 12U.

RCO 14

Mediante oficio número 153/8845/2012, de fecha 6 de septiembre de 2012, la CNBV autorizó a RCO, un programa de certificados bursátiles hasta por un monto de \$15,000'000,000.00 (quince mil millones de Pesos 00/100 M.N.) o su equivalente en UDIS.

Mediante oficio número 153/107646/2014, de fecha 2 de diciembre de 2014, la CNBV autorizó a RCO, la actualización del monto autorizado en el programa, ahora hasta por la cantidad de \$16,000'000,000.00 (dieciséis mil millones de Pesos 00/100 M.N.) o su equivalente en UDIS.

Mediante oficio número 153/107649/2014, de fecha 2 de diciembre de 2014, la CNBV autorizó a RCO, la tercera emisión de certificados bursátiles, al amparo del mismo programa, por un monto de \$4,400'000,000.00 (cuatro mil cuatrocientos millones de Pesos 00/100 M.N.), representados por un total de 44,000,000 (cuarenta y cuatro millones) de certificados bursátiles, con una tasa anual fija de interés ordinario de 9.05% (nueve punto cero cinco por ciento), con fecha de vencimiento de 12 de agosto de 2030, identificados bajo la clave de pizarra RCO 14, con inscripción en el Registro Nacional de Valores bajo el número 3249-4.15-2014-002-01.

En los últimos tres ejercicios, la Compañía ha entregado tanto a la CNBV como a la BMV la información trimestral y anual correspondiente de acuerdo con la LMV, la Circular Única de Emisoras y demás disposiciones aplicables, respecto de los certificados bursátiles identificados bajo la clave de pizarra RCO 14.

RCO 18U

Mediante oficio número 153/12525/2018, de fecha 5 de diciembre de 2018, la CNBV autorizó a RCO, un programa de certificados bursátiles hasta por un monto de \$20,000'000,000.00 (veinte mil millones de Pesos 00/100 M.N.) o su equivalente en UDIS. Mediante oficio número 153/12572/2018, de fecha 5 de diciembre de 2018, la CNBV

autorizó a RCO, la primera emisión de certificados bursátiles, al amparo del mismo programa, por un monto de 1,341,055,700 (un mil trescientas cuarenta y un millones cincuenta y cinco mil setecientas) UDIs, representados por un total de 13,410,557 (trece millones cuatrocientos diez mil quinientos cincuenta y siete), con una tasa anual fija de interés ordinario del 6.00% (seis por ciento), con fecha de vencimiento de 10 de febrero de 2040, identificados bajo la clave de pizarra RCO 18U, con inscripción en el Registro Nacional de Valores bajo el número 3249-4.15-2018-003-01.

Mediante oficio número 153/11927/2019, de fecha 26 de junio de 2019, la CNBV autorizó a RCO, la segunda emisión de certificados bursátiles, al amparo del mismo programa, por un monto de 1,150,395,300 (un mil ciento cincuenta millones trescientos noventa y cinco mil trescientas) UDIs representados por un total de \$7,199,999,771.23 (siete mil ciento noventa y nueve millones novecientos noventa y nueve mil setecientos setenta y un Pesos 23/100 M.N), con una tasa anual fija de interés ordinario del 6.00% (seis por ciento), con fecha de vencimiento de 10 de febrero de 2040, identificados bajo la clave de pizarra RCO 18U, con inscripción en el Registro Nacional de Valores bajo el número 3249-4.15-2018-003-01.

En los últimos tres ejercicios, la Compañía ha entregado tanto a la CNBV como a la BMV la información trimestral y anual correspondiente de acuerdo con la LMV, la Circular Única de Emisoras y demás disposiciones aplicables respecto de los certificados bursátiles identificados bajo la clave de pizarra RCO 18U.

RCO 19

Mediante oficio número 153/12525/2018, de fecha 5 de diciembre de 2018, la CNBV autorizó a RCO, un programa de certificados bursátiles hasta por un monto de \$20,000'000,000.00 (veinte mil millones de Pesos 00/100 M.N.) o su equivalente en UDIS.

Mediante oficio número 153/11927/2019 de fecha 26 de junio de 2019, la CNBV autorizó a RCO, la segunda emisión de certificados bursátiles, al amparo del mismo programa, por un monto de \$2,800'000,000.00 (dos mil ochocientos millones de Pesos 00/100 M.N.), representados por un total de 28,000,000 (veintiocho millones) de certificados bursátiles, con una tasa anual fija de interés ordinario de 9.67% (nueve punto sesenta y siete por ciento), con fecha de vencimiento de 10 de agosto de 2038, identificados bajo la clave de pizarra RCO 19, con inscripción en el Registro Nacional de Valores bajo el número 3249-4.15-2018-003-02.

En los últimos tres ejercicios, la Compañía ha entregado tanto a la CNBV como a la BMV la información trimestral y anual correspondiente de acuerdo con la LMV, la Circular Única de Emisoras y demás disposiciones aplicables, respecto de los certificados bursátiles identificados bajo la clave de pizarra RCO 19.

Los títulos representativos de los Certificados Bursátiles de la Compañía descritos anteriormente no confieren derecho alguno a sus tenedores ante un cambio de Control de la Emisora. No obstante a ello, la Compañía reporta ciertas obligaciones de no hacer bajo el Contrato de Disposiciones Comunes que limitan su capacidad de transformarse, fusionarse, consolidarse, escindirse, liquidarse o disolverse, así como de constituir gravámenes sobre sus activos en determinados supuestos. Ante el incumplimiento de estas obligaciones los acreedores de la Compañía cuentan con los recursos que se establecen en el referido Contrato de Disposiciones Comunes y el Contrato entre Acreedores.

Con excepción de los valores antes descritos, ni la Compañía ni sus subsidiarias tienen otros valores inscritos en el RNV o la BMV.

Adicionalmente, la Compañía cuenta con los siguientes instrumentos de deuda preferente:

Senior Notes

La Compañía cuenta con Senior Secured Notes emitidos conforme a la Regla 144A y la Regulación S de la Ley de Valores de 1933 (Securities Act of 1933) de los Estados Unidos de América por un monto de \$7,500,000,000 (siete mil quinientos millones de Pesos 00/100 M.N.) con vencimiento el 10 de junio de 2028 (los "Bonos Internacionales"). Los Bonos Internacionales tienen una tasa de interés anual fija de 9.00% pagadera semestralmente y están sujetos a un calendario de amortización total. Los Bonos Internacionales se listaron en la Bolsa de Valores de Luxemburgo para su negociación en el mercado Euro MTF bajo número XS0936794154 (para efectos de los Bonos Internacionales sujetos a la Regla 144A) y XS0936793933 (para efectos de los Bonos Internacionales sujetos a la Regulación S).

Los Bonos Internacionales se encuentran sujetos a las obligaciones de divulgación de información previstas en las reglas y reglamentos de la Bolsa de Valores de Luxemburgo (Luxembourg Stock Exchange) y del mercado Euro MTF. En este sentido, la Compañía debe cumplir con obligaciones de divulgación continua de carácter principalmente contractual y basadas en principios, las cuales incluyen, entre otras: (i) la publicación de información financiera periódica, consistente en estados financieros anuales auditados dentro de los cuatro meses siguientes

al cierre del ejercicio, así como reportes financieros semestrales dentro de un plazo aproximado de tres a cuatro meses posteriores al cierre del periodo correspondiente; (ii) la divulgación oportuna de cualquier información relevante que pudiera afectar la valuación de los Bonos Internacionales o las decisiones de inversión de los tenedores; (iii) la notificación oportuna de eventos corporativos o modificaciones que impacten los derechos de los inversionistas, incluyendo cambios en los términos y condiciones de los Bonos Internacionales, garantías o estructura de la deuda, la cual debe realizarse tan pronto como dichos eventos ocurran o sean aprobados; y (iv) la difusión de avisos relacionados con pagos de intereses, amortizaciones, redenciones u otros actos corporativos, los cuales deben comunicarse con la anticipación razonable establecida en la documentación de la emisión y en coordinación con los sistemas de compensación y liquidación aplicables. Asimismo, la Compañía debe observar principios de integridad de mercado, incluyendo la divulgación inmediata de información privilegiada o relevante. La Compañía ha entregado en forma completa y oportuna toda la información requerida bajo las reglas de la Bolsa de Valores de Luxemburgo y el mercado Euro MTF, incluyendo en los últimos tres ejercicios. Adicionalmente, la Compañía entrega información a los tenedores de los Bonos Internacionales en cumplimiento a las obligaciones contractuales de la Compañía bajo el Contrato de Términos Comunes y el Contrato de Emisión (Indenture).

I.5 Cambios significativos a los derechos de valores inscritos en el RNV

Durante el ejercicio a que se refiere el presente Reporte Anual, no existieron cambios significativos a los derechos de los Certificados Bursátiles emitidos por la Compañía inscritos en el RNV, los cuales a esta fecha son los únicos valores de la Emisora inscritos en el RNV.

Mediante oficio número 153/12425/2020 de fecha 3 de junio de 2020, la CNBV resolvió, entre otros, (i) iniciar el proceso administrativo tendiente a la cancelación de la inscripción de las acciones representativas del capital social de la Emisora en el RNV, de conformidad con lo establecido en el artículo 108 fracción I, y último párrafo, de la Ley del Mercado de Valores, en virtud de que las acciones representativas del capital social de la Emisora no satisfacen los requisitos de mantenimiento de listado en bolsa, y (ii) requirió a la Emisora llevar a cabo una oferta de cancelación en un plazo máximo de ciento ochenta días naturales.

Mediante oficio número 153/12426/2020 de fecha 4 de junio de 2020, la CNBV resolvió, entre otros, cancelar la inscripción de las acciones de RCO en el RNV y, como consecuencia, RCO quedó sujeta, por ministerio de ley, al régimen previsto en la Ley del Mercado de Valores para las sociedades anónimas promotoras de inversión.

En relación a las Acciones Serie B que no participaron en la oferta que se lanzó con motivo de la cancelación oficiosa del registro de las acciones en el RNV o no fueron posteriormente enajenadas al Fideicomiso de Pago, el Fiduciario del CKD RCO o quienquiera que sea su titular de las mismas, se convirtió en accionista de una empresa privada, y por lo tanto dejó de tener los derechos previstos en la LMV respecto de las sociedades anónimas bursátiles, sin perjuicio de los que le correspondan por virtud del tipo societario al que quedó sujeta RCO o que en el futuro adopte RCO.

I.6 Destino de los fondos

A la fecha del presente Reporte Anual, no quedan recursos pendientes por aplicar derivados de las emisiones de Certificados Bursátiles de RCO.

I.7 Documentos de carácter público

El inversionista podrá consultar el presente Reporte Anual en la página de Internet de RCO, en www.redviacorta.mx, en la página de la BMV: www.bmv.com.mx y en la página de Internet de la CNBV, en la siguiente dirección: www.cnbv.gob.mx.

A solicitud de sus Tenedores, RCO otorgará copias del presente documento, contactando a Jorge Parra Palacios y/o Pablo Silva Servín en las oficinas de RCO ubicadas en Av. Américas 1500, piso 19, C.P. 44610, Guadalajara, Jalisco, teléfono (01 33) 3001 4700, o bien, en el correo electrónico investor.relations@redoccidente.com.

En términos de los artículos 33, 34, 50 y demás aplicables de la Circular Única de Emisoras, RCO tiene la obligación de entregar a la BMV y a la CNBV, información financiera, contable, administrativa y jurídica, en forma trimestral y anual, tales como estados financieros anuales dictaminados por el auditor externo de la Compañía. Asimismo, la Compañía tiene la obligación de divulgar periódicamente cualquier hecho o acontecimiento que se considere como evento relevante, de conformidad con la LMV y la regulación aplicable.

I.8 La Emisora

I.8.1 Historia y desarrollo de RCO

Red de Carreteras de Occidente, S.A.P.I. de C.V. (RCO) fue constituida el 13 de agosto de 2007 en la Ciudad de México como una Sociedad de Responsabilidad Limitada de Capital Variable, después de que el Consorcio Original fuera declarado ganador de la licitación del Título de Concesión FARAC I, el cual le otorga el derecho y la obligación de construir, operar, explotar, conservar y mantener las Autopistas al amparo del FARAC I integradas por Maravatío – Zapotlanejo, Guadalajara – Zapotlanejo, Zapotlanejo – Lagos de Moreno y León – Aguascalientes por un plazo de 30 años contados a partir del 4 de octubre del 2007, a cambio de un pago por adelantado por poco más de \$44,051.0 millones.

El 26 de septiembre de 2007, RCO celebró un Contrato de Crédito Sindicado de acuerdo al cual los Acreedores otorgaron \$37,100.0 millones en préstamos para financiar el Proyecto, incluyendo el pago inicial al Gobierno Federal por el Título de Concesión.

El 24 de septiembre de 2009 mediante resoluciones unánimes adoptadas fuera de asamblea, los socios de RCO aprobaron la transformación de RCO para adoptar el régimen social de una S.A.P.I.B., que es un estatus provisional que permite el listado público de valores en México y requería, a dicha fecha, la conversión a S.A.B. dentro de un periodo de tres años. También en dicha fecha la Compañía estableció el Fideicomiso Emisor CKD a través de la BMV. El Fiduciario del Fideicomiso Emisor CKD suscribió 8,506,000,000 acciones comunes Serie “B”. Este fue uno de los primeros CKD emitido en el mercado bursátil mexicano. Subsecuentemente, el 5 de noviembre de 2009, GSIP, GSIA, Matador, CICASA y CONOISA suscribieron 2,597,400,000 acciones comunes Serie “A”. RCO aplicó los recursos provenientes de la colocación de los CKDs y la suscripción de capital antes descritos para pagar anticipadamente Créditos Preferentes, así como cancelar parcialmente ciertas coberturas de instrumentos financieros derivados.

Con base en lo mencionado anteriormente, RCO implementó un plan (aprobado por la CNBV el 29 de septiembre de 2009) para una transición ordenada al régimen aplicable S.A.B. Así, mediante resoluciones unánimes de la fecha 25 de septiembre de 2012, los Accionistas de RCO aprobaron las modificaciones a sus estatutos, aprobando la CNBV la actualización de las acciones representativas del capital social de la Compañía en el RNV el 22 de octubre de 2012. Las acciones representativas del capital social de RCO fueron registradas en el Registro Nacional de Valores bajo número 3249-1.90-2012-003, registro que ha sido cancelado según se describe más adelante.

Por otro lado, el 22 de septiembre del 2011, RCO adquirió junto con RCO Carreteras el 100.00% de las acciones representativas del capital social de COVIQSA, misma que opera, mantiene y conserva el tramo carretero de Querétaro – Irapuato y de CONIPSA, misma que opera, mantiene y conserva el tramo carretero de Irapuato – La Piedad. Estas actividades se realizan al amparo del esquema Proyectos para Prestación de Servicios (“PPS”), conforme al Título de Concesión de COVIQSA y el Título de Concesión de CONIPSA; y de acuerdo con los cuales la SICT ha accedido a hacer pagos por disponibilidad y por uso basados en el número de vehículos que usen las carreteras en términos de los contratos PPS respectivos.

Posteriormente, el 6 de agosto de 2013 se concretó la enajenación por parte de CICASA y CONOISA del 100.00% de sus acciones Serie “A” en la Compañía a favor de Alghero, un fondo administrado por Goldman Sachs, obteniendo dicha enajenación la aprobación de la SICT con fecha 4 de julio de 2013.

El 13 de octubre de 2014 se extendió la vigencia del Título de Concesión FARAC I por 4 años seis meses, derivado de las modificaciones a las condiciones técnicas, operativas y financieras al incorporar a las Obras de Ampliación del Título de Concesión FARAC I del proyecto de construcción, modernización, operación, conservación y mantenimiento de nombre Jiquilpan – La Barca, con origen en Jiquilpan, en el Estado de Michoacán, y terminación en el entronque con la Autopista Maravatío – Zapotlanejo, en el Estado de Jalisco. Asimismo, a efecto de mantener el equilibrio económico de la Concesión FARAC I, la Compañía tendrá derecho a un incremento promedio ponderado del 2.00% de la tarifa para los aforos totales de las Autopistas al amparo del FARAC I, con efectividad a partir de la conclusión de los trabajos de modernización y construcción de dicho ramal.

Fue también en 2014 que la Compañía acordó la terminación anticipada del Contrato de Prestación de Servicios de Operación y Mantenimiento celebrado con ICA en carácter de Operador y obtuvo todas las autorizaciones necesarias con el fin de sustituir al operador por su subsidiaria RCO Carreteras, lo cual permitió continuar con la operación de las Autopistas, manteniéndose la Compañía como la única responsable por el cumplimiento de las obligaciones derivadas de los Títulos de Concesión de los que la Compañía y sus subsidiarias son titulares.

Adicionalmente, durante el 2014 se llevó a cabo un refinanciamiento de FARAC I mediante: (i) la contratación de un Crédito Simple a tasa fija en pesos con Banco Inbursa y vencimiento en 2029, y (ii) la emisión de Certificados Bursátiles a tasa fija en pesos con vencimiento en 2030, con esto concluye el proceso de refinanciamiento del Crédito Adquisición que tenía vencimiento en 2018. Para más información consultar la sección II.3.1.

Durante el 2015, continuó la estrategia de refinanciamiento, en donde se logró refinanciar el 100.00% de la deuda de COVIQSA mediante la disposición de dos créditos con vencimiento en 2025.

Por otro lado, derivado de la estrategia de crecimiento de la Compañía, con fecha 30 de noviembre de 2015 RCO inició la operación directa de 16 tiendas de conveniencia previamente operadas por Operadora Aero-Boutiques, S.A. de C.V., por lo que se llevó a cabo la terminación anticipada del contrato con dicha entidad.

Con fecha 11 de enero de 2016, se logró financiar el 100.00% de la deuda de CONIPSA mediante la disposición de un crédito con vencimiento en 2024.

Así también en abril de 2016, la SICT declaró ganador a RCO de una concesión de jurisdicción federal por 30 años, para construir, operar, explotar, conservar y mantener la autopista Tepic – San Blas, con una longitud aproximada de 31 kilómetros, en el Estado de Nayarit. Derivado de lo anterior, el 19 de mayo de 2016, COTESA fue constituida como subsidiaria de RCO encargada de operar, conservar y mantener dicha concesión conforme al Título de Concesión COTESA. El 22 de febrero de 2017, la Dirección General de Desarrollo Carretero de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes emitió el oficio mediante el cual autoriza a COTESA el inicio de operaciones de manera parcial; y al 13 de octubre de 2017 se obtuvo el oficio definitivo de inicio operaciones.

Con fecha 9 de noviembre de 2016, celebró un convenio de ampliación de crédito y modificación integral al contrato de apertura de crédito simple de fecha 2 de diciembre de 2014, otorgado por Santander, por el cual: (a) se amplió el vencimiento original del 10 de diciembre 2021 al 10 de septiembre 2028 y, (b) se incrementó el monto del crédito por \$650.0 millones adicionales, resultando un total de \$1,650.0 millones.

Además, mediante asambleas generales ordinarias, los Accionistas de RCO aprobaron reducciones en la parte variable de su capital, previa recomendación emitida por el Consejo de Administración, mismas que fueron pagadas de manera proporcional a todos los accionistas de RCO. Dichos pagos ascendieron a \$2,730.0 millones en 2015, \$1,799.8 millones en 2016, \$3,150.0 millones durante 2017, \$5,002.0 millones en 2018, \$10,419.0 millones en 2019, \$500.0 millones en 2020, \$2,000.0 millones en 2022 y \$1,325.0 millones en 2023.

El 27 de abril de 2017, RCO ejecutó un contrato de apertura de crédito simple con Banco Santander (México), S.A., por un monto de \$2,000.0 millones con un plazo de 11 años. RCO destinó los recursos netos de esta nueva línea de crédito principalmente a pagar los Gastos de Mantenimiento Mayor y de Obras de Ampliación erogados durante el periodo de disposición del crédito de 30 meses.

Con fecha 21 de diciembre de 2017, RCO concluyó de manera exitosa la ampliación del plazo de vencimiento de la deuda bancaria contraída con Banobras en 2013, con vencimiento original en 2032, a un nuevo vencimiento en 2037. Adicionalmente, RCO contrató con Banobras deuda preferente por un monto de hasta \$4,000.0 millones con vencimiento en 2037. El monto remanente podrá ser dispuesto durante los siguientes 3 años, contados a partir de dicha fecha.

Adicionalmente, con fecha 16 de enero de 2018, RCO concluyó de manera exitosa la ampliación del plazo de vencimiento de la deuda bancaria contraída con Inbursa en 2014, con vencimiento original en 2029, a un nuevo vencimiento en 2034.

El 8 de noviembre de 2018 se lanzó la oferta pública de adquisición (OPA) para la totalidad de los certificados bursátiles con clave de pizarra RCO 12 y RCO 12U.

El 6 de diciembre de 2018 concluyó el periodo de dicha OPA, dando como resultado lo siguiente:

- i. En relación con la OPA de RCO 12 se recompraron 15,946,799 certificados bursátiles o un equivalente al 56.13% de la emisión; dicha recompra ascendió a \$1,594.7 millones. Como consecuencia de lo anterior, quedaron 12,463,201 certificados bursátiles RCO 12 en circulación (equivalente a un 43.87% de los certificados bursátiles emitidos inicialmente).
- ii. En relación con la OPA de RCO 12U se recompraron 10,702,951 certificados bursátiles o un equivalente al 72.27% de la emisión; dicha recompra ascendió a 1,070.3 millones de UDI por un equivalente en pesos en la fecha de vencimiento de la oferta de \$6,617.4 millones. Como consecuencia de lo anterior, quedaron 4,107,494 certificados bursátiles RCO 12U en circulación (equivalente a un 27.73% de la emisión original).

El 10 de diciembre de 2018 se llevó a cabo la emisión de certificados bursátiles con clave de pizarra RCO 18U por un monto de 1,341.0 millones de UDI por un equivalente en pesos a esa fecha de \$8,304.9 millones. Dichos recursos fueron utilizados para realizar la recompra de los certificados bursátiles RCO 12 y RCO 12U mencionados anteriormente, así como para cubrir gastos relacionados con la emisión de certificados bursátiles RCO18U.

El 21 de febrero de 2019 RCO completó la adquisición del 100.00% de las acciones emitidas por AUTOVIM, sociedad titular de la concesión para proyectar, construir, operar, aprovechar, conservar y mantener, por un plazo de 30 años la autopista de altas especificaciones denominada Zamora – La Piedad en el estado de Michoacán de

Ocampo.

El 28 de junio de 2019, se llevó a cabo la segunda emisión de certificados bursátiles con clave de pizarra RCO 18U por un monto de 1,150.4 millones de UDI por un equivalente en pesos a esa fecha de \$7,199.9 millones, así como la emisión con clave de pizarra RCO 19, por una cantidad total de 28,000,000 (veintiocho millones) de Certificados bursátiles, equivalentes a \$2,800.0 millones.

El 2 de julio de 2019 se llevó a cabo: (i) la celebración de un contrato de crédito simple Santander con el objeto de contratar deuda preferente por un monto de hasta \$2,000.0 millones cuyo destino principal será para gastos de capital de trabajo (Crédito de Gastos de Capital 2019). La contratación de dicho crédito ocurre en el contexto de las emisiones mencionadas en el párrafo anterior, ya que parte de los recursos netos de dichas emisiones se utilizaron para realizar el pago anticipado total por un monto principal conjunto de \$3,650.0 millones de los siguientes créditos: (i) Crédito de Gastos de Capital 2016 y (ii) Crédito de Gastos de Capital 2017.

El 30 de junio de 2019 RCO y la SICT modificaron las Bases de Regulación Tarifaria incluidas en el Anexo 4 del Título de Concesión FARAC I, el cual permite a RCO establecer tarifas específicas para cada tipo de cliente y tramo carretero para maximizar los ingresos, siempre y cuando la tarifa promedio observada no exceda la tarifa promedio máxima previamente fijada por la Secretaría, misma que se actualizará cada año conforme a las variaciones del INPC o bien, cuando se registre un incremento mayor o igual al 5.00% de dicho índice.

El 11 de octubre de 2019, RCO informó al mercado el acuerdo alcanzado entre los accionistas Serie A con Abertis y GIC a fin de enajenar a éstos la totalidad de las acciones Serie A. La modificación de dicho acuerdo fue anunciada con fecha 5 de mayo de 2020.

El 31 de enero de 2020, se extendió la vigencia del Título de Concesión FARAC I por 6 años, derivado de las modificaciones técnicas, operativas, y financieras al incorporar a las Obras de Ampliación del Título de Concesión FARAC I las siguientes obras de construcción y rehabilitación: (i) Libramiento de Lagos de Moreno, (ii) Ecuandureo-La Piedad y (iii) Zitácuaro-Maravatío.

El 4 de junio de 2020, RCO informó al mercado la consumación de la venta de la totalidad de las acciones Serie A y la del 2.29% del capital en acciones Serie B a través de un proceso contractual de venta conjunta, precedida de la cancelación oficiosa por parte de la CNBV del registro de todas las acciones de RCO en el Registro Nacional de Valores. El vencimiento del plazo de la oferta de cancelación llevada a cabo por RCO en términos y para los efectos del artículo 108, fracción I de la Ley del Mercado de Valores fue informado por RCO al mercado el 10 de julio de 2020, el Aviso de Oferta Definitivo con los resultados de la misma publicado el 9 del mismo mes y año y la constitución de un fideicomiso de pago (el "Fideicomiso de Pago") que estaría disponible para comprar las acciones adicionales de la Serie B que su titular decidiera vender dentro del plazo previsto en el artículo 108, fracción I de la LMV.

El día 16 de julio de 2020, previas instrucciones de ciertos tenedores de los Certificados equivalentes a Acciones Serie "B" representativas del 7.5535% del capital social en circulación de RCO, se llevó a cabo la liquidación exitosa de la venta de dichas acciones mediante la Oferta.

El 29 de septiembre de 2020 RCO anunció la consumación de la venta de acciones Serie B adicionales equivalentes al 2.30% del capital social de RCO, y el 25 de enero de 2021, RCO informó que CI Banco, S.A., Institución de Banca Múltiple, fiduciario del Fideicomiso Emisor CKD, cuyo patrimonio se encuentra compuesto principalmente por acciones Serie B del capital social de RCO, concluyó la venta de acciones Serie B representativas del 0.0005% del capital social en circulación de RCO mediante la realización de los actos contenidos en las instrucciones de los tenedores que optaron por ejercer dicho derecho y ha entregado los recursos correspondientes a dichos tenedores. Adicionalmente, en esa misma fecha, se celebró el convenio de terminación del Fideicomiso de Pago de conformidad con sus términos y a lo dispuesto en el oficio de cancelación de la inscripción de las acciones de RCO en el Registro Nacional de Valores emitido por la CNBV el 4 de junio de 2020.

El 26 de enero de 2021 se dio por terminada el proceso de venta de las acciones serie B señalados en los párrafos anteriores, adicionalmente se celebró el convenio de terminación del fideicomiso de pago de conformidad con sus términos y a lo dispuesto en el oficio de cancelación de la inscripción de las acciones de RCO en el Registro Nacional de Valores emitido por la CNBV.

El 1 de julio de 2021, RCA decidió traspasar la totalidad de su personal a sus partes relacionadas y a partir de esa fecha RCA no realiza operaciones, y sus accionistas están en proceso de definir las acciones futuras.

Previa autorización por parte de la SICT, los Accionistas de RCO resolvieron, mediante resoluciones unánimes de fecha 30 de noviembre de 2021, aprobar la reforma de sus estatutos sociales, incluyendo el que RCO adopte la modalidad y régimen legal de una S.A.P.I. observando para ello las disposiciones especiales de la LMV y, en lo no

previsto por esta, lo señalado en la LGSM. Lo anterior, de conformidad con lo dispuesto en el oficio de cancelación de la inscripción de las acciones de RCO en el RNV emitido por la CNBV el 4 de junio de 2020.

Con fecha 29 de abril de 2021, los accionistas de RCO celebraron una Asamblea General Extraordinaria de Accionistas por virtud de la cual resolvieron, entre otros temas, que los accionistas y la Sociedad realizaran un proceso de conversión voluntaria de Acciones Serie "B" por Acciones Serie "A", ambas representativas del capital social de RCO. Al efecto y como resultado de lo anterior, con fecha 16 de marzo de 2022, el Fideicomiso BBVA, por conducto de su fiduciario, y como accionista de RCO, solicitó que, conforme a lo previsto en la asamblea extraordinaria antes mencionada, se llevaran a cabo las gestiones necesarias para convertir 3,486,881,000 acciones Serie "B", ordinarias, nominativas, sin expresión de valor nominal, representativas del capital social de RCO de su propiedad en acciones Serie "A". Finalmente, con fecha 29 de abril de 2022, los accionistas de RCO suscribieron ciertas Resoluciones Unánimes Adoptadas Fuera de Asamblea, por virtud de las cuales, entre otros asuntos, dichos accionistas hicieron constar, tomaron nota y autorizaron al Secretario del Consejo de Administración de RCO realizar todos los actos y hechos que resultaran convenientes y necesarios para instrumentar la solicitud de canje antes mencionada; consecuentemente, con fecha 20 de julio de 2022, se realizó de forma exitosa el proceso de conversión antes mencionado.

El 10 de septiembre de 2021, RCO llevó a cabo la celebración de un contrato de crédito en cuenta corriente con Banco Sabadell, S.A., Institución de Banca Múltiple, como acreedor y BBVA Bancomer, S.A. Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero BBVA Bancomer, como acreedor y agente administrativo (Crédito Revolvente BBVA – Sabadell), con el objeto de contratar una línea de crédito, revolvente, preferente por un monto de hasta \$2,000'000,000.00 (dos mil millones de Pesos 00/100 M.N.) cuyo destino será para gastos corporativos.

El 12 de septiembre de 2025 concluyó la vigencia del Título de Concesión CONIPSA y su respectivo Contrato PPS asociado al tramo carretero Irapuato–La Piedad, concesionado a través de la subsidiaria CONIPSA. Con este vencimiento, RCO finalizó sus obligaciones contractuales asociadas con el Contrato PPS y su respectivo Título de Concesión.

El 3 de octubre de 2025, RCO llevó a cabo la celebración de un contrato de crédito en cuenta corriente con BBVA Bancomer, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero BBVA Bancomer, Banco Mercantil del Norte, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Banorte, BanCoppel, S.A., Institución de Banca Múltiple y Banco Sabadell, S.A., Institución de Banca Múltiple en su carácter de Acreditantes (Crédito Revolvente BBVA - Banorte - Bancoppel – Sabadell), con el objeto de contratar una línea de crédito, revolvente, preferente por un monto de hasta \$2,000'000,000.00 (dos mil millones de Pesos 00/100 M.N.) cuyo destino será para gastos corporativos.

El 24 de noviembre de 2025 RCO anunció que, en términos de la normatividad aplicable y los términos del Título de Concesión Autovim, el Estado de Michoacán de Ocampo procedió a modificar el Título de Concesión Autovim, a efecto de: (a) incluir una carga por virtud de la cual Autovim se obliga a reconstruir, ampliar y conservar el Tramo Rinconada la Piedad que va del kilómetro 0+000 al kilómetro 3+500 de la carretera federal Zamora – La Piedad (la "Carga del Tramo Adicional"); (b) rebalancear el Título de Concesión Autovim en función del plazo necesario para soportar la Carga del Tramo Adicional; y (c) modificar las tarifas bajo la Condición Décima Octava del Título de Concesión Autovim y el Anexo 13 "Bases de Regulación Tarifaria", también con la intención de terminar de soportar el impacto de la Carga del Tramo Adicional. Toda vez que la Carga del Tramo Adicional constituye un proyecto adicional y no considerado originalmente en el Título de Concesión Autovim, con la finalidad de mantener el equilibrio económico del mismo, la modificación antes referida contempla una prórroga a la vigencia del Título de Concesión Autovim por un plazo de treinta años, lo que resulta en una vigencia de la concesión hasta el 2 de diciembre de 2069.

RCO, de conformidad con la LGSM y sus estatutos sociales, tiene una duración de noventa y nueve años a partir de su constitución y sus oficinas están ubicadas en Avenida Américas 1500, piso 19, Colonia Country Club, C.P. 44610 en Guadalajara Jalisco, con teléfono (01 33) 3001 4700.

1.8.2 Descripción del negocio

La Compañía constituye una de las mayores empresas titulares de concesiones privadas de México. En conjunto con sus subsidiarias consolidadas COVIQSA, COTESA y AUTOVIM, la Compañía tiene bajo administración aproximadamente 937.3 kilómetros²⁶ de carreteras. Todos los activos de la Compañía están localizados en México y todos sus ingresos y sus utilidades netas derivan de la operación de las Autopistas, los Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS y los negocios relacionados a la explotación del Derecho de Vía.

Concesiones e Ingresos

²⁶ Kilómetros totales incluyendo las Obras de Ampliación terminadas y en proceso de construcción, para mayor detalle consultar la Tabla 2 o Tabla 5 "Características de las Autopistas y de los Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS".

Las Autopistas al amparo del FARAC I son parte del corredor principal que conecta la Ciudad de México y la zona metropolitana de Guadalajara, las dos ciudades más grandes en población de México, así como otras urbes relevantes del Occidente de México, tales como Morelia, Zamora, Lagos de Moreno, La Piedad, Tepatlán, San Juan de los Lagos, Zapotlanejo, León y Aguascalientes, en los estados de Michoacán de Ocampo, Jalisco, Guanajuato y Aguascalientes.

La Compañía obtiene ingresos de las Autopistas principalmente a través de cobro de cuotas de peaje y en menor medida de: (i) Servicios Auxiliares como son tiendas de conveniencia y restaurantes operados en las Autopistas, y (ii) cuotas que cobra a terceros que prestan Servicios Auxiliares en las Autopistas, tales como estaciones de servicio, tiendas de conveniencia y empresas de servicios públicos, además de cuotas a terceros por permitirles construir y operar aprovechamientos como cruzamientos e instalaciones marginales como puentes, tuberías, líneas de transmisión y otra infraestructura en el Derecho de Vía. En 2025, los ingresos netos²⁷ de las Autopistas se situaron en \$13,786.0 millones, un incremento de 6.39% con respecto a los \$12,957.6 millones registrados en 2024, y un incremento de 14.41% respecto a los \$12,049.7 millones registrados en 2023. En términos consolidados, dichos ingresos netos representan el 87.04%, 86.26% y 85.38% del total de ingresos por peaje y otros ingresos de concesión²⁸ en los años que terminaron el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 respectivamente. En 2025, RCO generó \$474.2 millones en ingresos por uso Derecho de Vía y otros relacionados, un incremento de 7.76% respecto a \$440.1 millones registrados en 2024 y un aumento de 16.47% respecto a los \$407.2 millones registrados en 2023.

Para el año terminado el 31 de diciembre de 2025, el TPD para las Autopistas FARAC I fue 18,107 vehículos, un incremento de 0.21% respecto a los 18,068 vehículos observados en 2024 y un aumento de 5.52% respecto a los 17,159 vehículos observados en 2023. Las Autopistas FARAC I han experimentado un gran crecimiento de tráfico vehicular durante la última década, debido al desarrollo económico de la región, en particular de la industria manufacturera, visible en el crecimiento de los vehículos de transporte de mercancía, el desarrollo de infraestructura complementaria a la red operada por RCO y múltiples iniciativas llevadas a cabo por la Compañía, entre las que se encuentra la inversión en el nivel de servicio prestado en las Autopistas FARAC I. Dicho crecimiento se ha traducido en una TACC de 4.93% del año 2000 al 2025, el cual incluye el periodo del año 2000 a 2007 precedente a la operación de la Compañía con las Autopistas.

A través de sus subsidiarias CONIPSA y COVIQSA, la Compañía también opera los Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS de jurisdicción federal concesionados que unen a La Piedad e Irapuato, así como a Irapuato y Querétaro, en los Estados de Michoacán de Ocampo, Guanajuato y Querétaro respectivamente. La Compañía obtiene ingresos de los Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS a través de pagos por servicios de operación de la SICT e ingresos por servicios de peaje basados en el número de vehículos que usan dichos tramos. Los pagos por servicios de operación son recibidos por proveer la capacidad carretera y servicios de operación en los Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS de acuerdo con las concesiones respectivas de CONIPSA y COVIQSA. Al finalizar 2025, COVIQSA y CONIPSA recibieron, en conjunto, \$1,155.3 millones en ingresos de peaje por concesión y \$192.5 millones en ingresos por servicios de operación, en ambos casos, de la SICT, en comparación con 2024, en donde se recibieron \$1,146.0 millones en ingresos de peaje por concesión y \$258.3 millones en ingresos por servicios de operación. Para los ejercicios concluidos al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, 7.56%, 8.86% y 9.57% respectivamente, de los ingresos totales consolidados de RCO derivaron de ingresos de peaje por concesión y de operación pagados a COVIQSA y CONIPSA. A la fecha del presente Reporte Anual, COVIQSA y CONIPSA han transferido exceso de efectivo acumulado hacia RCO de \$7,171.7 millones. COVIQSA ha hecho estas transferencias mediante pago de dividendos y en calidad de préstamo intercompañía al amparo del contrato de deuda subordinado entre RCO y COVIQSA; el saldo de capital de dicho préstamo al cierre de 2025 es de \$1,985.7 millones. CONIPSA ha ejecutado dichas transferencias de exceso de efectivo mediante pago de dividendos y mediante reducción de capital con cargo al capital aportado de la sociedad y a utilidades retenidas.

La autopista concesionada a la subsidiaria COTESA a partir del 4 de mayo de 2016; cuenta con 31 km de longitud y conecta los municipios de Tepic y San Blas, en el Estado de Nayarit. El aforo vehicular de la autopista se estima ser beneficiado en un futuro con la finalización de las obras del Nuevo San Blas, que busca impulsar y promover al municipio de San Blas como un destino turístico en el país. Al 31 de diciembre de 2025, el TPD se situó en 3,557 vehículos e ingresos por \$108.6 millones. Al 31 de diciembre de 2024, el TPD se situó en 3,552 vehículos e ingresos por \$103.1 millones. Los ingresos de COTESA se conforman principalmente por los ingresos de peaje por concesión. A la fecha del presente reporte anual, COTESA ha transferido exceso de efectivo acumulado hacia RCO de \$151.0 millones mediante pago de dividendos.

AUTOVIM es una subsidiaria que consolida RCO, la cual conecta el tramo de Zamora – La Piedad, ubicado en el Estado de Michoacán de Ocampo con el fin de proyectar, construir, operar, aprovechar, conservar y mantener por 60 años la Autopista Zamora-La Piedad con una longitud de 13.8 kilómetros, del kilómetro 3+000 al 16+800 de la

²⁷ Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico, no incluyen IVA.

²⁸ Ingresos totales por peaje y otros ingresos de concesión: Ingresos totales menos ingresos por construcción de Obras de Ampliación y rehabilitación, no incluyen IVA.

carretera federal número 35 Zamora-La Piedad, continúa al oriente del poblado denominado El Sauz de Abajo, que atraviesa la mencionada carretera en el kilómetro 6+020, a la altura de las instalaciones de PEMEX, desde éste punto hasta el kilómetro 16+800 el proyecto sigue la antigua trayectoria del tren en el tramo denominado ramal línea IB Yurécuaro-Los Reyes, para entroncar con la Autopista Maravatío-Zapotlanejo en el kilómetro 365+400 de la misma. El 16 de diciembre de 2020, la autopista concesionada a AUTOVIM inició operaciones. Al 31 de diciembre de 2025, el TPD se situó en 3,744 vehículos y los ingresos por \$72.9 millones. Al 31 de diciembre de 2024, el TPD se situó en 3,663 vehículos y los ingresos por \$67.2 millones. A la fecha del presente reporte anual, AUTOVIM ha transferido exceso de efectivo acumulado hacia RCO de \$280.0 millones mediante pago de dividendos y mediante reducción de capital con cargo al capital contable de la sociedad.

Más detalle respecto del comportamiento de dichos ingresos es presentado posteriormente en la Sección II.4.1 Resultados de la Operación del presente Reporte Anual.

Ventajas competitivas

- **Localización geográfica favorable de los activos concesionados a la Compañía.** La conexión que existe entre dos de las ciudades más pobladas del país, de acuerdo con el censo del 2020 por parte del INEGI, las cuales son la Ciudad de México y la Zona Metropolitana de Guadalajara, juega un punto fuerte para RCO, ya que es donde se encuentran las Autopistas al amparo del FARAC I. La red carretera concesionada a la Compañía se encuentra en una región de México que continúa con un crecimiento poblacional y de desarrollo económico importante, gracias al establecimiento de empresas manufactureras del sector automotriz, sector de consumo, tecnología, semiconductores, transportes e industrias aeroespaciales. De acuerdo con el INEGI, los Estados donde se encuentran las Autopistas al amparo de FARAC I alcanzaron una TACC de PIB de 2.02% del periodo de 2007 al 2024, y una TACC de crecimiento poblacional de 1.19% de 2010 al 2020. La cercanía con los puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas beneficia a la Compañía, ya que son puntos clave para la entrada al centro del país y una alternativa importante para el embarque de mercancías de la costa Oeste de Estados Unidos desde el Océano Pacífico.
- **Constante crecimiento orgánico.** Los resultados históricos de tráfico e ingresos de las Autopistas demuestran que han sido base de un crecimiento sostenido de la red de caminos de la Compañía con una volatilidad limitada. La TACC de los ingresos para el año 2025 y 2024 fue de 10.46% y 10.63% respectivamente. A pesar de los periodos de recesión económica en México, en 2001 y 2009, el crecimiento del ingreso en todos los años, exceptuando 2020, sigue estando presente en la Compañía. La conexión con otras autopistas dentro de la red nacional funge como un factor importante en el crecimiento.
- **Beneficio por mezcla de vehículos.** Gracias al desarrollo económico descrito anteriormente, existe un cambio benéfico en la mezcla vehicular en las Autopistas hacia el tráfico de camiones. También esto se debe al aumento en la prevalencia de las políticas de seguros que requieren a los camiones usar Autopistas para que su cobertura sea efectiva. Esta mezcla con mayor participación de camiones - resultado del creciente PIB - presenta un impacto positivo adicional, pues el ingreso por unidad en camiones es mayor que el de los autos. En 2025 los camiones contabilizaron un 38.29% de TPD de las Autopistas al amparo del FARAC I y un 59.11% de los ingresos netos por peaje. El volumen de tráfico de camiones durante el periodo de 2000 a 2025 presenta una TACC más alta de 8.59%, mientras que el tráfico de autos ha crecido a una TACC de 3.86% y el de autobuses a 1.43%, respectivamente, en el mismo periodo.
- **Esquema tarifario.** Las nuevas Bases de Regulación Tarifaria contenidas en el Anexo 4 del Título de Concesión FARAC I aprobadas por la SICT en 2019 permiten a RCO establecer tarifas específicas para cada tipo de cliente y tramo carretero con la finalidad de maximizar los ingresos de la concesionaria en función de la mezcla de vehículos. Estas tarifas específicas pueden actualizarse anualmente, siempre y cuando la tarifa promedio observada en el periodo no exceda la tarifa promedio máxima fijada previamente por la SICT.
- **Ingresos históricamente estables y ligados a inflación.** El crecimiento en los ingresos por peaje por concesión ha estado presente desde el inicio de operaciones de la Compañía año con año. Entre los años 2000 y 2025, los ingresos netos por peaje crecieron a una TACC de 10.46%, mientras el INPC creció a una TACC del 4.44%. El incremento por arriba del INPC se debió principalmente a aumentos de peaje reales y la mezcla vehicular.

Bajo el Título de Concesión FARAC I, la Concesionaria tiene el derecho de establecer tarifas específicas para cada tipo de cliente y tramo carretero, siempre que la tarifa promedio observada no sea mayor a la tarifa promedio máxima fijada previamente por la Secretaría, misma que se actualiza anualmente de conformidad con la inflación o antes si el incremento en el INPC respecto al último incremento tarifario ha excedido el 5.00%. Adicionalmente, la Concesionaria puede revisar con la SICT las tarifas máximas cada

cinco años para mantener o restablecer en su caso el equilibrio económico del Título de Concesión FARAC I.

- **Marco contractual favorable.** Los ingresos de RCO derivados de las Autopistas al amparo del FARAC I se depositan en el fideicomiso de administración, garantía y fuente de pago, un fideicomiso mexicano creado para administrar el colateral mantenido para beneficio de los Acreedores Preferentes, mismo que constituye un patrimonio independiente de la Compañía. Todo el efectivo depositado en el fideicomiso de administración, garantía y fuente de pago está sujeto a la prelación de pagos establecido en el contrato de fideicomiso de referencia. Además, los derechos patrimoniales de RCO bajo el Título de Concesión FARAC I están protegidos de los efectos negativos económicos y fiscales, ya que RCO tiene el derecho de renegociar ciertos términos con la SICT para mantener el equilibrio económico vigente en la fecha de otorgamiento del Título de Concesión FARAC I. Asimismo, en caso de revocación del referido Título de Concesión FARAC I, los flujos de efectivo generados por las Autopistas continuarán siendo asignados al pago de cualquier deuda incurrida en relación con el financiamiento de las mismas. No obstante, los inversionistas deberán tener en consideración lo descrito en la sección I.3 (“Factores de Riesgo”) de este Reporte Anual.
- **Riesgo limitado en la construcción y operación.** Aunque los términos del Título de Concesión FARAC I requieren que RCO complete ciertas Obras de Ampliación a corto plazo, RCO considera que ello requiere actividades de construcción relativamente simples y riesgos manejables. El costo esperado para las Obras de Ampliación ha sido fondeado de tiempo en tiempo y depositado en el Fideicomiso de Obras de Ampliación, el cual no es fuente de pago de ninguna deuda incurrida o por incurrir por parte de RCO. La Concesionaria ha contratado a varios proveedores, quienes están muy familiarizados con esta clase de actividades de construcción y están calificados para evaluar y gestionar los riesgos de la construcción. Además, desde el punto de vista operacional, la Compañía cuenta con más de diez años de experiencia y, por lo tanto, afronta riesgos más limitados que lo que representa un proyecto de construcción sin historial.
- **Equipo directivo experimentado.** En consideración de RCO, la Compañía cuenta con profesionales altamente calificados con amplio conocimiento de los sectores de transporte y construcción en México, así como de la implementación de estrategias financieras y comerciales pertinentes. Un ejemplo de esto son los directivos de RCO que han optimizado los alcances de las Obras de Ampliación, logrando así mejorar el impacto económico y social. También han desarrollado estrategias comerciales y de crecimiento del negocio que han aumentado la participación de mercado de las Autopistas en los corredores que operan, mejorado la calidad de los servicios que se ofrecen en las autopistas y diversificando la base de ingresos de RCO. Así también la compañía opera utilizando los estándares de gobierno corporativo requeridos para compañías mexicanas y las mejores prácticas establecidas en la legislación en materia de anticorrupción.
- **Enfoque en excelencia operacional y seguridad vial.** RCO debe asegurar un nivel de servicio acorde con las exigencias del negocio y proporcionar una experiencia segura y de alta calidad a los clientes, esto lo logra mediante el desarrollo de su equipo técnico y operativo. Asimismo, desde el inicio de sus operaciones en 2007, la Concesionaria ha invertido \$9,885.4 millones²⁹ para mejorar las características estructurales y desempeño funcional de su red de carreteras. RCO también cuenta con el desarrollo de un plan de seguridad a largo plazo, cuyo objetivo es el reducir la frecuencia y gravedad de accidentes, así como también las primas de seguro de responsabilidad civil con las que debe contar. Las fases iniciales de este plan incluyeron, a título ilustrativo, las siguientes actividades:
 - Creación de un área específica de seguridad vial que analiza datos e indicadores de los accidentes y promueve la cultura de seguridad vial interna y externamente.
 - Gestión de la seguridad vial, la cual contempla la aplicación de diferentes técnicas que permitan reducir los riesgos viales, entre ellas, los balances de siniestralidad, la identificación, análisis y tratamiento de tramos de acumulación de accidentes y las inspecciones de seguridad vial.
 - Estudios de seguridad vial con una periodicidad determinada para analizar la evolución en el tiempo de factores de riesgo como el comportamiento de los usuarios y las velocidades de circulación.
 - Proyectos de seguridad vial generales, tales como la adecuación de los sistemas de contención, huella sonora en los márgenes de la carretera y la mejora de la seguridad vial en peajes.
 - Otros proyectos específicos que se irán incorporando al plan de seguridad.

Estrategias

RCO busca reforzar su posición como líder concesionario de Autopistas en México. Para lograr este objetivo, RCO se centra en las siguientes estrategias claves:

²⁹ Total pagado en trabajos de rehabilitación sin IVA en Pesos nominales; no incluye pagos para Obras de Ampliación.

- **Expandir la base de ingresos.** RCO continuamente está en busca de expandir su base de ingresos, por lo que desarrolla iniciativas con el fin de generar conciencia y educar a los clientes sobre los beneficios ofrecidos por sus carreteras, tales como el ahorro de tiempo en comparación con rutas alternas. Para lograr estas iniciativas, la Compañía ha desarrollado campañas de publicidad y promoción dirigidas a clientes específicos; participación en actividades diversas con cámaras de la industria de transporte que mejoran el conocimiento de este sector y de sus necesidades y un programa continuo de señalamiento inductivo, con el fin de aumentar el conocimiento de las Autopistas, facilitando que los clientes encuentren las rutas de RCO desde poblaciones dentro del área de influencia y/u orígenes-destino de la red RCO.
- **Mejorar la conectividad de las autopistas.** RCO continuamente se está preparando para aprovechar oportunidades significativas para mejorar la conectividad de su sistema de carreteras con carreteras locales y zonas densamente pobladas, incluso mediante la construcción de nuevas interconexiones y caminos complementarios. El tráfico en sus Autopistas al amparo del FARAC I tiene posibilidades de aumentar como resultado de conexiones previstas entre su red de carreteras y numerosas otras carreteras en los próximos años incluyendo: Zamora – La Piedad (AUTOVIM), Zacapu – Panindícuaro, Jiquilpan – La Barca, y Atizapán – Atlacomulco. Por ejemplo, los proyectos que incluyen el tramo El Desperdicio – Santa María de Enmedio y los entronques de Periférico de Guadalajara, Autopista Salamanca – León, Arroyo de En medio, Libramiento de Morelia, el Blvd. Las Joyas y Libramiento Sur de Guadalajara y Plan de Ayala, contribuyen a incrementar el tráfico en las Autopistas al amparo del FARAC I.
- **Expandir la red concesionada.** RCO busca generar sinergia con sus ya existentes activos, esto mediante la valuación de proyectos de infraestructura que le permitan lograrlo, para poder así ampliar la base de ingresos y su penetración en el país. Por ejemplo, en 2016, RCO a través de su subsidiaria COTESA fue adjudicada el Título de Concesión COTESA para construir, explotar, conservar y mantener por 30 años la Autopista Tepic-San Blas en el Estado de Nayarit después de un proceso de licitación convocado por la SICT, misma que fue puesta en operación en 2017. También, en 2019, RCO completó la adquisición del 100.00% de las acciones emitidas por AUTOVIM, titular de la concesión para proyectar, construir, operar, aprovechar, conservar y mantener por 60 años la Autopista Zamora-La Piedad, en el Estado de Michoacán de Ocampo. De esta manera, RCO busca consolidarse como el más grande concesionario de autopistas de México a través de concursos, licitaciones o bien de negociación directa con terceros.
- **Mejorar las eficiencias operacionales.** La eficiencia en los gastos de operación y mantenimiento de RCO es un punto que la Compañía se esfuerza por mejorar constantemente. Para ello, se tienen las siguientes iniciativas: (i) rotación de los turnos de los cajeros y ajuste de la capacidad de colección de peaje según los volúmenes de tráfico, con el fin de evitar las horas extraordinarias y sus consecuentes gastos, (ii) adaptar la infraestructura para aumentar la productividad de sus recursos, (iii) auditorías variables y al azar para mejorar el control de sus ingresos, así como también mejorar los sistemas de detección de vehículos y la revisión y seguimiento de todas las transacciones, aumentando su capacidad de colección de peaje electrónico y, (iv) la renegociación de sus contratos y subcontratación relativa a las actividades intensivas en capital o de recursos. Gracias a estas acciones se han permitido aumentos en la eficiencia global, reduciendo así el costo por transacción.
- **Mejorar los servicios de carretera.** RCO está en constante búsqueda para mejorar la calidad e imagen de sus Servicios Auxiliares ya existentes, además de mejorar los servicios disponibles en su red de carretera. A la fecha del presente Reporte Anual, la compañía cuenta con 22 gasolineras, adicionalmente, dentro del Derecho de Vía, se cuenta con 23 tiendas de conveniencia, 19 restaurantes y una cafetería operados por RCO. Del total de tiendas de conveniencia y restaurantes, 11 corresponden a la franquicia “Subway”, 23 establecimientos bajo el nombre comercial de “Área 24/7”, 7 a la franquicia “Cuarto de Kilo”, 1 a la franquicia “Pasteko” y 1 a la franquicia “Black Coffee Gallery”. La concesionaria busca seguir incrementando los Servicios Auxiliares en las Autopistas, así como optimizando la utilidad de los que se encuentra actualmente operando.
- **Fortalecer la cobranza efectiva del peaje.** RCO ha implementado un programa que pretende fortalecer aún más la aplicación del peaje para reducir las pérdidas resultantes de evasión de pago de peaje, ya que se han identificado varios comportamientos de clientes que intentan obtener acceso gratuito a las Autopistas. Dicho programa se compone de las siguientes medidas: (i) cerrar los accesos ilegales que representan la mayor frecuencia de evasión de peaje con la aprobación y la cooperación de las autoridades federales como la policía federal, (ii) instalar dispositivos de deflación de llantas, “poncha llantas”, para prevenir el acceso ilegal y evasión de peajes, (iii) instalar barreras en todos los carriles de cobro de peaje, e (iv) instalación de sistemas de recolección que reducen la incidencia de fraude al verificar que se cobren los peajes adecuados mediante el uso de varias tecnologías, mismas que permiten el control de ingresos y aumentan el nivel de automatización del proceso de colección de peaje.

- **Iniciativas ASG.** RCO está estructurando una estrategia ASG, enfocándose en tres grandes ejes: Ambiental, Social y Gobernanza en la cual se definirán los objetivos que se requiere alcanzar; sin embargo, desde 2022 se creó el área de Sostenibilidad y ASG y durante 2025 se llevaron a cabo diferentes iniciativas, las cuales fueron propuestas y ejecutadas por distintas áreas de la organización y se describen a continuación:

- **Ambiental:**

- Se incorporaron 42 nuevos vehículos PHEV y se instalaron 17 cargadores eléctricos.
- Durante 2025 se completó el reemplazo de aproximadamente el 30% de los sistemas de aire acondicionado, principalmente en plazas de cobro de la filial FARAC, así como la corrección del factor de potencia en coordinación con proveedores especializados. Estas acciones contribuyeron a una reducción del 27% en el consumo eléctrico, complementadas con la instalación de bancos de capacitores.
- Se redujo en 23.6% la huella de carbono en alcances 1 y 2 respecto a 2019, alcanzado una reducción absoluta de 1,256.20 toneladas de CO₂e respecto al año base 2019.
- Se renovó la certificación bajo la norma internacional ISO 14001, que establece los requisitos para implementar un Sistema de Gestión Ambiental (SGA).
- Actualmente el 3% de los materiales consumidos en las actividades de mantenimiento ordinario y extraordinario son provenientes de materiales reciclados además de implementar proyectos de economía circular para el reúso de pavimento asfáltico recuperado y neumáticos fuera de uso (NFU).
- Se registró un incremento de 89.8%, comparado con el año 2019, del consumo total de electricidad de RCO proveniente de fuentes renovables. FARAC avanzó en su programa de reforestación en el tramo Maravatío– Zitácuaro, alcanzando más de 13,000 especímenes plantados, mediante alianzas con organizaciones especializadas.

- **Social:**

- Se realizó una campaña de concientización vial que alcanzó a más de 2,100 personas en instituciones de educación superior y primaria.
- Se dio continuidad al programa de donación de materiales reciclables, disponiendo más de 520 kg. en beneficio de organizaciones dedicadas a la lucha contra el cáncer.
- Se invirtieron en promedio 39 horas de capacitación por colaborador, fortaleciendo el desarrollo del talento.
- Se dio cumplimiento al plan de seguridad vial 2025, concluyendo el estudio de comportamiento de los conductores y dando seguimiento a los comités de seguridad vial por concesión.
- Se relanzaron las campañas “RCO, un lugar seguro para trabajar” y “Reglas que salvan vidas”.
- Se actualizó el manual de obras y señalización, se realizó un estudio de ergonomía para actividades críticas y se implementaron mejoras en uniformes y equipos de protección personal.
- Se colaboró con diversas organizaciones no gubernamentales en campañas de beneficencia y con autoridades para fortalecer la seguridad en las autopistas.
- Se realizaron 4 actividades de voluntariado (reforestación, feria ambiental, festival del Jaguar y educar salva vidas).
- Se mantuvo un 94% de compras locales, impulsando el desarrollo regional.
- Se alcanzó un 33% de mujeres en puestos ejecutivos y se garantizó la participación de al menos una mujer en los procesos de selección para nuevos puestos gerenciales.
- Se implementó una estrategia de largo plazo para disminuir la brecha salarial entre hombres y mujeres.

- **Gobernanza:**

- RCO mantuvo el cumplimiento de marcos y estándares clave, incluyendo el avance en el establecimiento del mecanismo de debida diligencia en derechos humanos, la auditoría de proveedores críticos bajo criterios ASG y la recertificación de ISO 14001, obtenida en noviembre de 2025 para FARAC, COTESA y AUTOVIM.
- El 80% de posiciones directivas y mandos intermedios fueron formadas en materia de antimonopolio.
- Se realizaron auditorías con criterios ASG al 100% de los proveedores críticos.
- El 100% de las posiciones directivas y mandos intermedios fueron capacitadas en sostenibilidad.
- Se fortaleció el sistema de Compliance, incluyendo:
 - Canal de denuncia externalizado y campañas de difusión y capacitación.
 - Actualización y capacitación en acoso laboral y prevención de la corrupción.
 - Sesiones ordinarias y extraordinarias del Comité de Ética.
 - Actualización de la política de obsequios y atenciones institucionales.
 - Campañas de sensibilización continua sobre ética, conflicto de interés y anticorrupción.
- A partir de 2025, el 100% de los contratos bajo modalidad de licitación incluyen cláusulas antisoborno.

I.8.3 Actividad principal

Autopistas y Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS

Actualmente, la Compañía es titular de la concesión para operar las cuatro Autopistas de FARAC I, así como un Tramo Carretero Libre de Peaje PPS a través de su subsidiaria COVIQSA, la Autopista Tepic – San Blas, a través de su subsidiaria COTESA y la Autopista Zamora – La piedad, a través de su subsidiaria AUTOVIM; que en conjunto comprenden una extensión de 937.3 kilómetros.

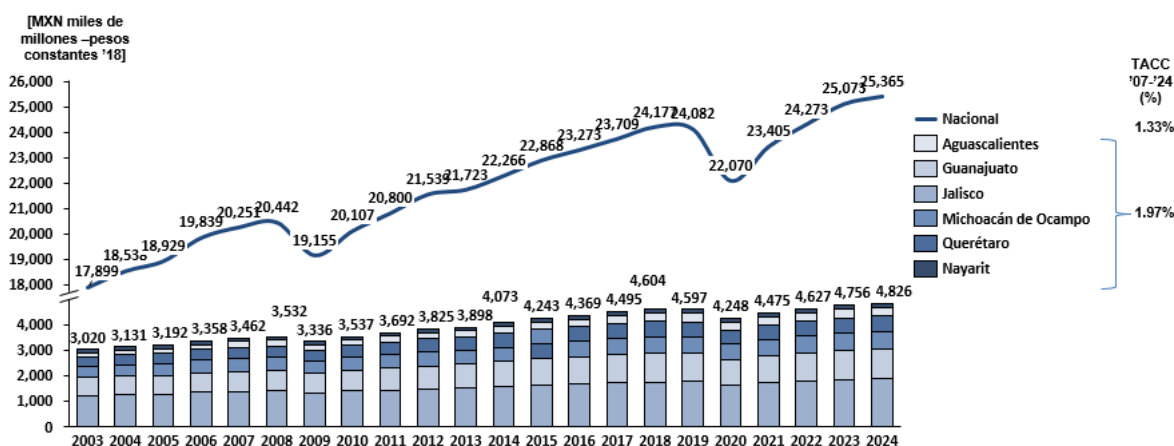
[Resto de la página intencionalmente en blanco / Continúa en la siguiente página]

Tabla 5. Características de las Autopistas y Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS

Concesión	Tramo	Tipo de Activo	Ubicación	Longitud (1)	TPD	Ingresos 2025 (2)(3)(6)	% Ingresos	Inicio de Operaciones (4)	Término de Concesión
						(cifras en miles)			
FARAC I	Guadalajara- Zapotlanejo	Autopista	Jalisco	26.0	56,320	1,863,942.8	12.17%	1994	2048
FARAC I	Maravatio- Zapotlanejo	Autopista	Jalisco y Michoacán	475.0	14,912	5,502,911.6	35.93%	1993	2048
FARAC I	Zapotlanejo- Lagos	Autopista	Jalisco	171.3	18,376	3,525,048.9	23.02%	1991	2048
FARAC I	León- Aguascalientes	Autopista	Aguascalientes Guanajuato y Jalisco	127.2	17,772	2,894,106.4	18.90%	1992	2048
Subtotal (5)				799.5	18,107	13,786,009.6			
COVIQSA	Querétaro- Irapuato	Libre de peaje	Querétaro y Guanajuato	93.0	37,561	1,192,865.2	7.79%	2011	2026
CONIPSA	Irapuato- La Piedad	Libre de peaje	Querétaro Guanajuato y Michoacán	73.5	23,733	155,319.6	1.01%	2009	2025
Subtotal (5)				166.5	31,457	1,348,184.8			
COTESA	Tepec-San Blas	Autopista	Nayarit	31.0	3,557	108,633.4	0.71%	2017	2046
Subtotal (5)				31.0	3,557	108,633.4			
AUTOVIM	Zamora- La Piedad	Autopista	Michoacán	13.8	3,744	72,929.5	0.48%	2020	2069
Subtotal (5)				13.8	3,744	72,929.5			
Total (7)				937.3		15,315,757.4	100.00%		

- (1) El tramo Maravatio-Zapotlanejo incluye 8.7km correspondientes a la Obra de Ampliación Zacapu, 46.0km correspondientes a la Obra de Ampliación Jiquipán - La Barca, 39.3km correspondientes a la Obra de Ampliación Ecuandureo - La Piedad y 71.3Km correspondientes a la Obra de Ampliación Zitácuaro-Maravatio (en proceso de construcción)
 El tramo Zapotlanejo-Lagos incluye 27.8km correspondientes a la Obra de Ampliación El Desperdicio - Lagos de Moreno y 25.0Km correspondientes a la Obra de Ampliación Libramiento Lagos de Moreno (en proceso de construcción)
 El tramo León-Aguascalientes incluye 19.0km correspondientes a la Obra de Ampliación El Desperdicio - Encarnación
 Más información de las Obras de Ampliación en la Sección I.8.12
- (2) Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico (FARAC I y COTESA)
 (3) Ingresos de peaje por concesión y servicios de operación (CONIPSA y COVIQSA)
 (4) Antes de ser adquiridas por RCO, las Autopistas pertenecían al Gobierno Mexicano, quien también las operaba. Los Tramos Carreteros Libres eran propiedad de ICA, quien también las operaba
 (5) El subtotal de TPD está compuesto de la suma promedio ponderada del TPD de acuerdo al número de kilómetros cobrados de cada tramo carretero
 (6) Dato extraído del sistema de operaciones diarias, existe una diferencia en temporalidad comparada con los registros contables
 (7) Kilómetros totales excluyendo CONIPSA, que finalizó operaciones en septiembre 2025

Gráfico 3. PIB por Estado de la red³⁰



*El cálculo de TACC tiene como base el dato del año 2007, año de inicio del Título de Concesión FARAC I a cargo de la Compañía.

FARAC I

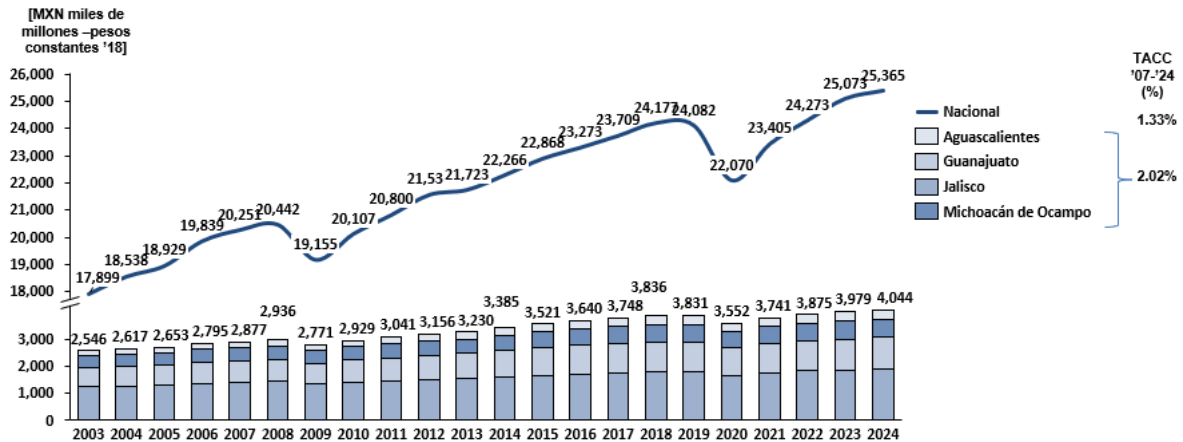
Las actividades principales de la Concesionaria son la operación y el mantenimiento de las Autopistas al amparo de FARAC I, así como la ejecución de las Obras de Ampliación.

³⁰ Dato obtenido con la última actualización disponible del Banco de Información Económica del INEGI (BIE).

Con aproximadamente 799.5 km de longitud, la red de Autopistas constituye una de las mayores concesiones privadas de México. Las cuatro Autopistas de cuota otorgadas a RCO al amparo del Título de Concesión FARAC I, son parte del corredor principal que conecta a la Ciudad de México y la zona metropolitana de Guadalajara, dos de las zonas más pobladas de México³¹, así como otras urbes relevantes del Occidente de México, tales como Morelia, Zamora, Lagos de Moreno, La Piedad, Tepatlilán, San Juan de los Lagos, Zapotlanejo, León y Aguascalientes, en los estados de Michoacán de Ocampo, Jalisco, Guanajuato y Aguascalientes. Estos estados en conjunto contribuyeron con 15.94%³² del PIB de México en 2024 y el 16.42% de la población de acuerdo al censo realizado en 2020 por el INEGI.

En el siguiente Gráfico 4 se presenta el reciente crecimiento del PIB, el cual es un factor clave para el crecimiento en el tráfico, en México y en los Estados en donde las Autopistas al amparo del FARAC I están localizadas.

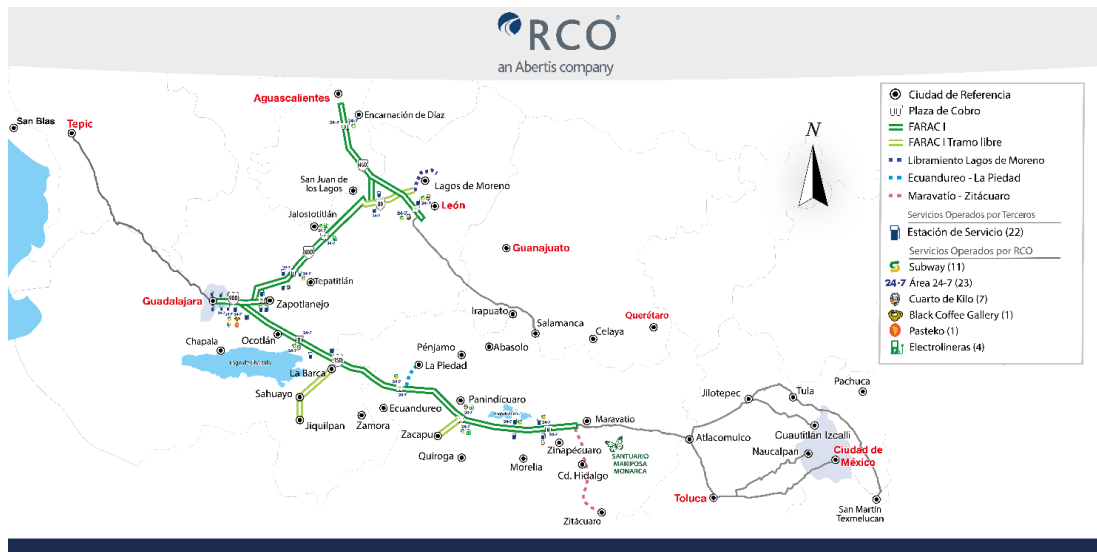
Gráfico 4. PIB por Estado FARAC I³³



*El cálculo de TACC tiene como base el dato del año 2007, año de inicio del Título de Concesión FARAC I a cargo de la Compañía.

El esquema 1 muestra un mapa con las Autopistas al amparo de FARAC I.

Esquema 1. Mapa de las Autopistas de FARAC I



TPD e ingreso³⁴ histórico de las Autopistas al amparo del FARAC I

Las Autopistas al amparo del FARAC I han experimentado aumentos sostenidos de tráfico vehicular durante la

³¹ Obtenido del último censo INEGI 2020.

³² Dato obtenido con la última actualización disponible del Banco de Información Económica del INEGI (BIE).

³³ Dato obtenido con la última actualización disponible del Banco de Información Económica del INEGI (BIE).

³⁴ Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico, no incluye ingresos por uso de Derecho de Vía y otros relacionados ni IVA.

última década; dicho crecimiento se ha traducido en una TACC de 4.93% del año 2000 al 2025. Al cierre del 2025, el tráfico diario promedio fue de 18,107 vehículos.

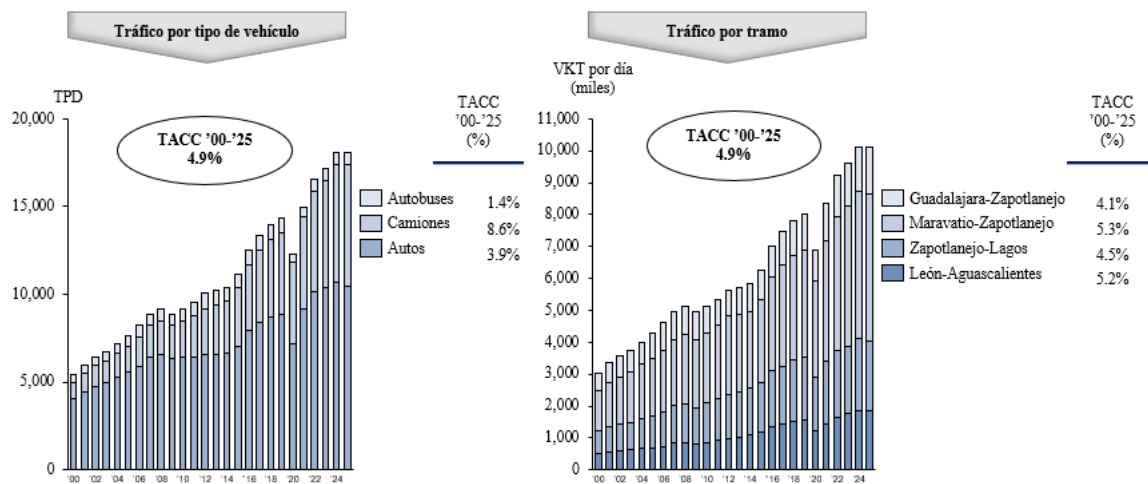
Este crecimiento en aforo se ve impulsado debido a, entre otros factores, el desarrollo económico de la región, en particular de la industria manufacturera, visible en el crecimiento de los vehículos de transporte de mercancía, el desarrollo de infraestructura complementaria a la red operada por RCO y múltiples iniciativas llevadas a cabo por la Compañía, entre las que se encuentran la inversión en el nivel de servicio prestado en las Autopistas. Dicho crecimiento incluye el periodo del año 2000 a 2007, precedente a la operación de la Compañía con las Autopistas al amparo del FARAC I.

Lo anterior se ve reflejado en el incremento en el TPD de cada tipo de vehículo en los últimos 26 años; así, el incremento promedio anual del TPD en camiones ha sido de 8.59%, de 3.86% para los automóviles y de 1.43% para los autobuses, lo que resulta en un incremento promedio ponderado total del 4.93% en el TPD de la red.

Por su parte, el crecimiento en TPD al cierre del 2025 respecto al cierre del 2024 fue por un incremento de 0.21%, dicho incremento se debió principalmente al aumento porcentual de tráfico de camiones. En 2024 hubo un incremento del 5.29% respecto al cierre del 2023, dicho incremento se debe principalmente al aumento porcentual de tráfico de automóviles y de camiones. El tráfico de camiones fue el que más contribuyó al crecimiento en 2025 con una tasa del 3.50% respecto a 2024, frente al decremento de 0.75% y de 1.78% de autobuses y autos respectivamente.

En el Gráfico 5 se muestra el Tráfico Promedio Diario (TPD) de las Autopistas al amparo de FARAC I, según el tipo de vehículo y el tramo.

Gráfico 5. Tráfico Promedio Diario



Como se muestra en el Gráfico 5, los automóviles contribuyen con la mayor parte del TPD, situándose al finalizar el 2025 en el 57.87% de la totalidad del TPD de la red, mientras que los camiones contribuyen con un 38.29% y los autobuses representan el 3.84% restante.

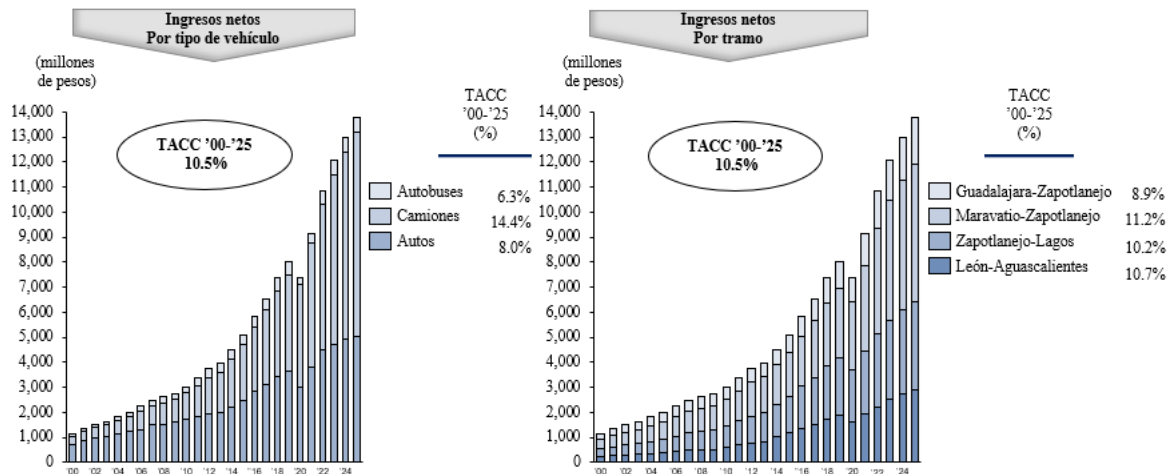
Por su parte, los ingresos de las cuatro Autopistas al amparo del FARAC I (en términos nominales) han presentado un crecimiento considerable como consecuencia del incremento en tráfico, de los aumentos permitidos a las tarifas tanto por la evolución de INPC, en donde se registró un TACC del 4.44% del año 2000 al 2025, como por incrementos extraordinarios derivados de proyectos de inversión debidamente autorizados por la SICT, así como por la implementación de estrategias operativas. El incremento en ingresos registró una TACC del 10.46% del año 2000 al 2025, situándose al cierre de 2025 en \$13,786.0³⁵ millones, lo que representa un incremento de 6.39%³⁶ respecto a 2024.

El Gráfico 6 muestra el crecimiento de los ingresos de las Autopistas al amparo de FARAC I en los últimos 26 años de su operación.

³⁵ Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico, no incluyen IVA.

³⁶ Compara los ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico, no incluyen IVA.

Gráfico 6. Ingreso por peaje anual histórico de las Autopistas al amparo de FARAC I (millones de Pesos)³⁷



Tarifas

Como se mencionó previamente, la Concesionaria tiene permitido bajo el Título de Concesión FARAC I el incrementar anualmente sus tarifas de acuerdo con el incremento en el INPC.

Históricamente, las tarifas han tenido un incremento acumulado mayor al de la inflación derivado de la implementación de un proceso de actualización de tarifas. Para mayor detalle ver sección 1.8.2 Descripción del negocio.

Como resultado de lo anterior, en la Tabla 6 se muestra la tarifa global de los ejercicios 2008 a 2025:

[Resto de la página intencionalmente en blanco / Continúa en la siguiente página]

³⁷ Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico, no incluyen IVA.

Tabla 6. Tarifa global de las Autopistas al amparo del FARAC I

Vigencia	Autos	Autobuses	Camiones			INPC
		2-4 ejes	2-4 ejes	5-6 ejes	7-9 ejes	
Ene '08– Ene '09	761.0	1,122.0	1,105.0	1,456.0	1,672.0	65.0491
Ene '09– Ene '10	811.0	1,196.0	1,177.0	1,551.0	1,781.0	69.2956
Ene '10– Ene '11	850.0	1,250.0	1,231.0	1,619.0	1,862.0	71.7719
Ene '11 – Ene '12	896.0	1,316.0	1,296.0	1,705.0	1,962.0	74.9310
Ene '12 – Ene '13	930.0	1,366.0	1,345.0	1,770.0	2,037.0	77.7924
Ene '13 – Abr '13	964.0	1,415.0	1,394.0	1,834.0	2,109.0	80.5682
Abr '13 – Ago '13	968.0	1,423.0	1,401.0	1,844.0	2,118.0	81.8874
Ago '13 – Ene '14	970.0	1,425.0	1,403.0	1,848.0	2,123.0	81.5922
Ene '14 – Ene '15	1,073.0	1,576.0	1,552.0	2,042.0	2,345.0	83.7701
Ene '15 – Ene '16	1,117.0	1,639.0	1,615.0	2,125.0	2,439.0	87.1890
Ene '16 – Ene '17	1,250.0	1,800.0	1,774.0	2,426.0	2,821.0	89.0468
Ene '17 – Ene '18	1,292.0	1,916.0	1,889.0	2,582.0	3,004.0	92.0390
Ene '18 – Ene '19	1,380.0	2,047.0	2,015.0	2,756.0	3,208.0	98.2729
Ene '19 – May '19	1,448.0	2,149.0	2,114.0	2,891.0	3,365.0	103.0195
May '19 – Ene '20	1,448.0	2,212.0	2,176.0	2,978.0	3,467.0	103.5310
Ene '20 – Ene '21	1,467.0	2,324.0	2,253.0	3,156.0	3,761.0	105.9340
Ene '21 – Feb '22	1,479.0	2,447.0	2,341.0	3,364.0	4,089.0	109.2710
Feb '22 – Nov '22	1,558.0	2,680.0	2,549.0	3,714.0	4,512.0	117.3080
Nov '22 – Ene '25	1,617.0	2,804.0	2,721.0	4,107.0	5,050.0	124.6350
Ene '25 – Ene '26	1,713.0	2,968.0	2,883.0	4,351.0	5,348.0	132.0009
Ene '26 – Abr '26	1,779.0	3,231.0	3,137.0	4,734.0	5,819.0	142.6450
Total TACC	5.12%	6.42%	6.33%	7.18%	7.61%	4.73%

* TACC con base al último incremento tarifario de enero 2026

* Cálculo de enero 2008 a diciembre 2025

* INPC obtenido a partir de la actualización de la base 2018

* Tarifas incluyendo IVA

* Se observa un período irregular más amplio de noviembre 2022 a enero de 2025, derivado de un diferimiento en el registro de la inflación correspondiente a dicho período, siendo compensado con el incremento de enero de 2025 igual al 5.91% y el incremento de tarifas en enero 2026 de 3.8% para toda la configuración vehicular (correspondiente a inflación del periodo) y 5% adicional por rezago tarifario, aplicable a los autobuses y vehículos de carga

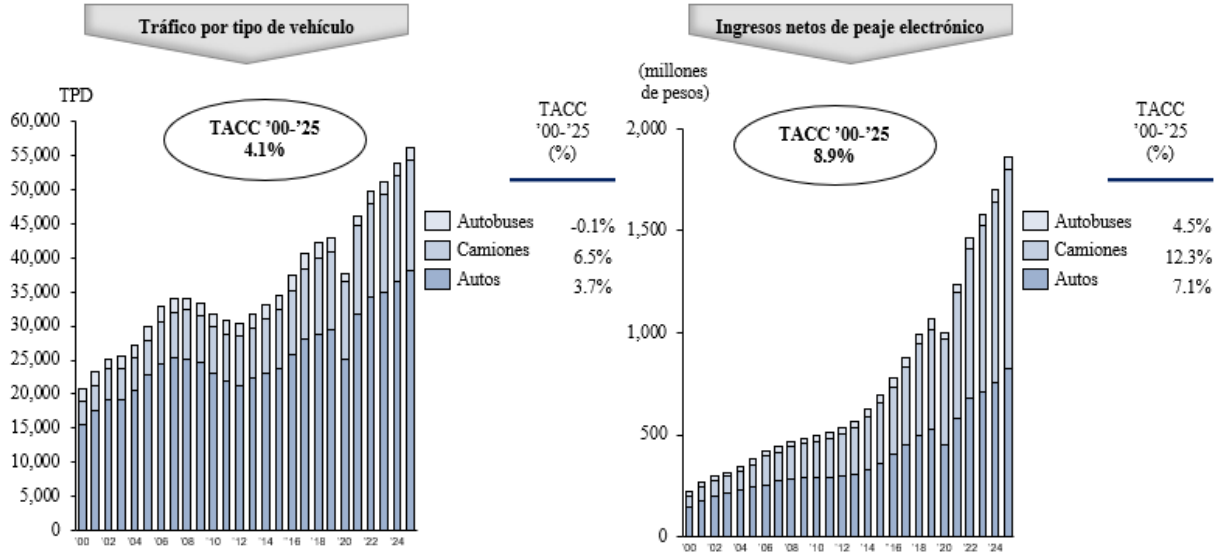
Otros factores que impulsan el crecimiento de ingresos

Otros factores que han impulsado el crecimiento de ingresos son: (i) cambios positivos en la mezcla de vehículos, (ii) una operación eficiente de las Autopistas y (iii) el desarrollo de Servicios Auxiliares, tiendas de conveniencia y restaurantes.

[Resto de la página intencionalmente en blanco / Continúa en la siguiente página]

Autopista Guadalajara – Zapotlanejo.

Gráfico 7. Tráfico e Ingreso de Guadalajara – Zapotlanejo



Esta autopista fue construida en la década de 1960 como una autopista de dos carriles y fueron agregados dos carriles en 1994. Tiene una longitud total de 26.0 km y es una de las más importantes vías de acceso a la ciudad de Guadalajara, ya que conecta las Autopistas de Maravatío – Zapotlanejo y Zapotlanejo – Lagos de Moreno con la ciudad. La Zona Metropolitana de Guadalajara es la segunda más poblada de México, con 4.9 millones³⁸ de habitantes.

Tráfico e Ingreso³⁹ de peaje

Esta autopista ha experimentado del 2000 al 2025 una TACC en el TPD a razón de 4.08%; 2025, 2024 y 2023 culminaron con un flujo vehicular diario promedio de 56,320, 53,846 y 51,200 respectivamente, lo que representó un aumento del 4.59% y 10.00% del 2025 en relación con 2024 y 2023 respectivamente.

El ingreso al cierre de 2025 ha crecido a una TACC de 8.45% del ejercicio 2008 al 2025; 2025 cerró con \$1,863.9 millones, un incremento de 9.52% y otro de 18.05% respecto de los ejercicios 2024 y 2023, los cuales se situaron en \$1,701.9 millones y \$1,579.0 millones, respectivamente. La autopista Guadalajara – Zapotlanejo representó el 13.52% de los ingresos de toda la red de Autopistas al amparo del FARAC I al cierre del 2025.

Composición vehicular

Al cierre del 2025, los autos representan el 67.89%, los camiones el 28.87% y los autobuses el 3.24% del TPD, siendo el tráfico de camiones el que más terreno ha ganado en los últimos años, pasando de un 19.23% del TPD al cierre de 2007, al 28.87% al cierre del 2025.

[Resto de la página intencionalmente en blanco / Continúa en la siguiente página]

³⁸ Obtenido del último censo INEGI 2020.

³⁹ Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico, no incluyen IVA.

Tabla 7. Tarifas históricas de la Autopista Guadalajara – Zapotlanejo

Vigencia	Autos	Autobuses	Camiones			INPC
		2-4 ejes	2-4 ejes	5-6 ejes	7-9 ejes	
Ene '08– Ene '09	37.0	45.0	44.0	89.0	116.0	65.0491
Ene '09– Ene '10	39.0	48.0	47.0	95.0	124.0	69.2956
Ene '10– Ene '11	42.0	50.0	49.0	99.0	129.0	71.7719
Ene '11 – Ene '12	44.0	52.0	51.0	103.0	135.0	74.9310
Ene '12 – Ene '13	46.0	54.0	53.0	107.0	140.0	77.7924
Ene '13 – Abr '13	48.0	56.0	55.0	111.0	145.0	80.5682
Abr '13 – Ago '13	48.0	56.0	55.0	111.0	145.0	81.8874
Ago '13 – Ene '14	50.0	58.0	57.0	115.0	150.0	81.5922
Ene '14 – Ene '15	52.0	60.0	59.0	120.0	156.0	83.7701
Ene '15 – Ene '16	54.0	62.0	61.0	125.0	162.0	87.1890
Ene '16 – Ene '17	55.0	63.0	62.0	128.0	165.0	89.0468
Ene '17 – Ene '18	57.0	67.0	66.0	136.0	176.0	92.0390
Ene '18 – Ene '19	61.0	72.0	70.0	145.0	188.0	98.2729
Ene '19 – May '19	64.0	76.0	73.0	152.0	197.0	103.0195
May '19 – Ene '20	64.0	78.0	75.0	157.0	203.0	103.5310
Ene '20 – Ene '21	65.0	82.0	78.0	164.0	218.0	105.9340
Ene '21 – Feb '22	65.0	87.0	82.0	173.0	235.0	109.2710
Feb '22 – Nov '22	68.0	96.0	90.0	191.0	259.0	117.3080
Nov '22 – Ene '25	70.0	103.0	99.0	204.0	274.0	124.6350
Ene '25 – Abr '25	74.0	109.0	105.0	216.0	290.0	132.0009
Ene '26 – Abr '26	77.0	119.0	114.0	235.0	316.0	142.6450
Total TACC	4.41%	5.89%	5.76%	5.88%	6.07%	4.73%

* TACC con base al último incremento tarifario de enero 2026

* Cálculo de enero 2008 a diciembre 2025

* INPC obtenido a partir de la actualización de la base 2018

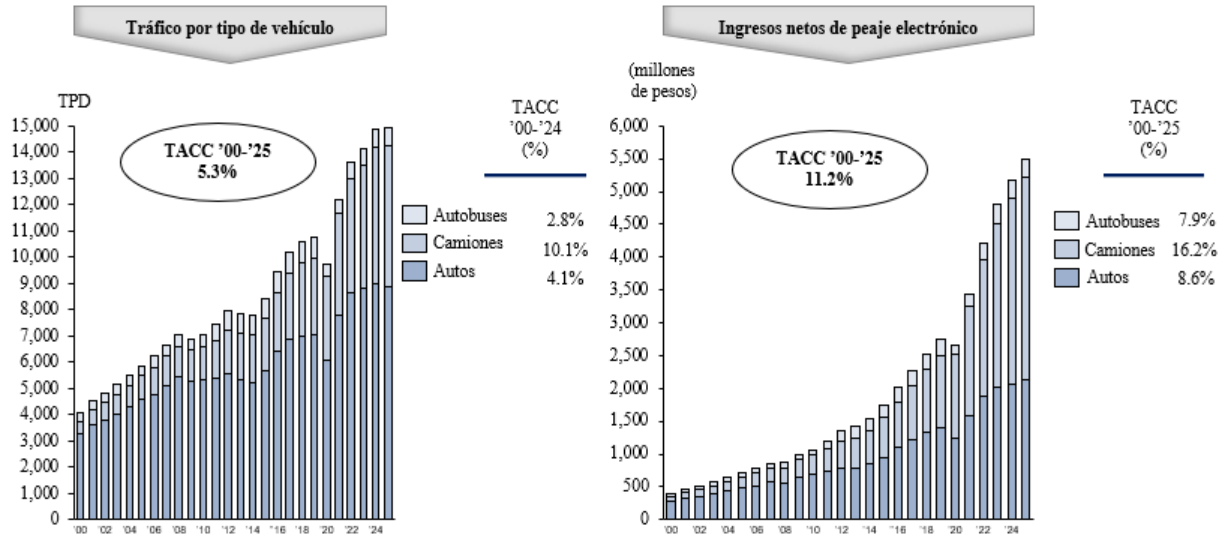
* Tarifas incluyendo IVA

* Se observa un período irregular más amplio de noviembre 2022 a enero de 2025, derivado de un diferimiento en el registro de la inflación correspondiente a dicho período, siendo compensado con el incremento de enero de 2025 igual al 5.91% y el incremento de tarifas en enero 2026 de 3.8% para toda la configuración vehicular (correspondiente a inflación del periodo) y 5% adicional por rezago tarifario, aplicable a los autobuses y vehículos de carga

[Resto de la página intencionalmente en blanco / Continúa en la siguiente página]

Autopista Maravatío – Zapotlanejo.

Gráfico 8. Tráfico e Ingreso de Maravatío – Zapotlanejo



Esta autopista está compuesta de cuatro carriles, con una longitud total de 475.0⁴⁰ kilómetros e inició operaciones en octubre de 1993. Provee un eje de comunicación entre el este y el oeste de México y conecta importantes ciudades en los Estados de Michoacán de Ocampo y Jalisco. Adicionalmente, forma parte de la ruta más directa entre la Ciudad de México y la Zona Metropolitana de Guadalajara, las dos mayores ciudades de México, en cuanto a población se refiere.

Tráfico e Ingreso de peaje⁴¹

Esta autopista ha experimentado del 2000 al 2025 una TACC en el TPD a razón de 5.34%; el 2025 culminó con un flujo vehicular diario promedio de 14,912, un incremento de 0.31% y 5.33% respecto del 2024 y 2023, años en los cuales el flujo vehicular diario promedio se situó en 14,865 y 14,157, respectivamente.

El ingreso al cierre de 2025 ha crecido a una TACC de 11.44% en los ejercicios del 2008 al 2025; al 2025 cerró con \$5,502.9 millones, un crecimiento de 6.50% respecto a 2024 y un crecimiento de 14.59% respecto de 2023, los cuales se situaron en \$5,166.8 millones y \$4,802.3 millones, respectivamente. La autopista Maravatío – Zapotlanejo representó el 39.92% de los ingresos de toda la red de Autopistas al amparo del FARAC I de Operación al cierre del 2025.

Composición vehicular

Al cierre del 2025, los autos representan el 59.39%, los camiones el 36.33% y los autobuses el 4.28% del TPD, siendo la categoría de camiones la de mayor crecimiento en los últimos años pasando de un 17.19% del TPD al cierre de 2007, al 36.33% al cierre del 2025.

[Resto de la página intencionalmente en blanco / Continúa en la siguiente página]

⁴⁰ Incluye Obras de Ampliación terminadas y en proceso de construcción, para mayor detalle consultar la Tabla 2 o Tabla 5 “Características de las Autopistas y de los Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS”.

⁴¹ Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico, no incluyen IVA.

Tarifas

Tabla 8. Tarifas históricas de la Autopista Maravatío – Zapotlanejo

Vigencia	Autos	Autobuses	Camiones			INPC
		2-4 ejes	2-4 ejes	5-6 ejes	7-9 ejes	
Ene '08– Ene '09	369.0	585.0	574.0	689.0	767.0	65.0491
Ene '09– Ene '10	393.0	624.0	611.0	734.0	817.0	69.2956
Ene '10– Ene '11	413.0	651.0	639.0	766.0	853.0	71.7719
Ene '11 – Ene '12	431.0	680.0	667.0	800.0	891.0	74.9310
Ene '12 – Ene '13	447.0	706.0	692.0	831.0	925.0	77.7924
Ene '13 – Abr '13	463.0	731.0	717.0	861.0	958.0	80.5682
Abr '13 – Ago '13	465.0	735.0	721.0	865.0	963.0	81.8874
Ago '13 – Ene '14	465.0	735.0	721.0	865.0	963.0	81.5922
Ene '14 – Ene '15	516.0	815.0	800.0	959.0	1,068.0	83.7701
Ene '15 – Ene '16	537.0	848.0	833.0	998.0	1,112.0	116.0590
Ene '16 – Ene '17	603.0	929.0	913.0	1,147.0	1,301.0	89.0468
Ene '17 – Ene '18	623.0	989.0	972.0	1,221.0	1,385.0	92.0390
Ene '18 – Ene '19	665.0	1,056.0	1,037.0	1,303.0	1,479.0	98.2729
Ene '19 – May '19	698.0	1,108.0	1,088.0	1,367.0	1,551.0	103.0195
May '19 – Ene '20	698.0	1,141.0	1,120.0	1,408.0	1,598.0	103.5310
Ene '20 – Ene '21	708.0	1,199.0	1,159.0	1,514.0	1,751.0	105.9340
Ene '21 – Feb '22	716.0	1,262.0	1,203.0	1,633.0	1,922.0	109.2710
Feb '22 – Nov '22	756.0	1,381.0	1,311.0	1,803.0	2,121.0	117.3080
Nov '22 – Ene '25	796.0	1,455.0	1,414.0	2,045.0	2,455.0	124.6350
Ene '25 – Abr '25	844.0	1,540.0	1,499.0	2,167.0	2,600.0	132.0009
Ene '26 – Abr '26	876.0	1,676.0	1,631.0	2,358.0	2,829.0	142.6450
Total TACC	5.22%	6.39%	6.34%	7.51%	7.98%	4.73%

* TACC con base al último incremento tarifario de enero 2026

* Cálculo de enero 2008 a diciembre 2025

* INPC obtenido a partir de la actualización de la base 2018

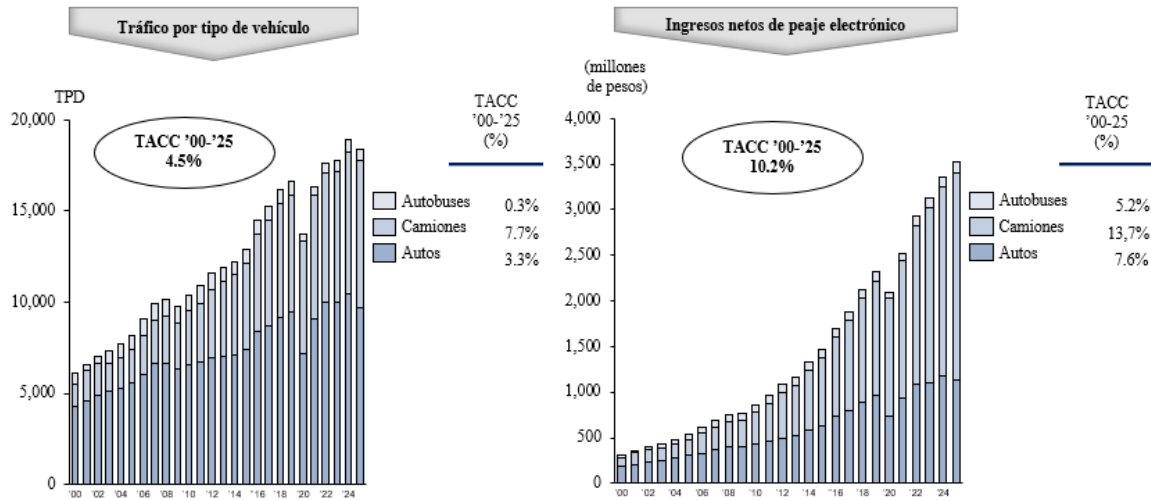
* Tarifas incluyendo IVA

* Se observa un período irregular más amplio de noviembre 2022 a enero de 2025, derivado de un diferimiento en el registro de la inflación correspondiente a dicho período, siendo compensado con el incremento de enero de 2025 igual al 5.91% y el incremento de tarifas en enero 2026 de 3.8% para toda la configuración vehicular (correspondiente a inflación del periodo) y 5% adicional por rezago tarifario, aplicable a los autobuses y vehículos de carga

[Resto de la página intencionalmente en blanco / Continúa en la siguiente página]

Autopista Zapotlanejo – Lagos de Moreno

Gráfico 9. Tráfico e Ingreso de Zapotlanejo – Lagos de Moreno



Esta autopista de cuatro carriles inició operaciones en mayo de 1991, cuenta con una longitud inicial de 118.5 km que se ha visto ampliada a 171.3⁴² km después de la rehabilitación al tramo Desperdicio – Lagos de Moreno. Ofrece conexiones directas con la región conocida como los Altos de Jalisco, la cual tiene fuertes vínculos económicos y culturales con Guadalajara, así como con la región industrial del Bajío. Es utilizada constantemente para el transporte de carga entre las zonas industriales de Guanajuato, Aguascalientes, San Luis Potosí y Jalisco. Así también, este tramo es una alternativa para la interconexión del norte de la Ciudad de México con Guadalajara.

Tráfico e Ingreso de peaje⁴³

Esta autopista ha experimentado del 2000 al 2025 un TACC en el TPD a razón de 4.51%; el 2025 culminó con un flujo vehicular diario promedio de 18,376, con un decrecimiento de 2.80% respecto al cierre de 2024 y un crecimiento de 3.28% respecto al cierre de 2023, años en los cuales el flujo vehicular diario promedio se situó en 18,905 y 17,793, respectivamente.

El ingreso al cierre de 2025 ha crecido a una TACC de 9.51% en los ejercicios 2008 a 2025; 2025 cerró con \$3,525.0 millones, un incremento de 4.77% y 12.83% respecto al 2024 y 2023, los cuales se situaron en \$3,364.6 millones y \$3,525.0 millones, respectivamente. La autopista Zapotlanejo-Lagos de Moreno representó el 25.57% de los ingresos de toda la red de Autopistas al amparo del FARAC I al cierre de 2025.

Composición vehicular

Al cierre del 2025, los autos representaron el 52.62%, los camiones el 43.97% y los autobuses el 3.42% del TPD, continuando la categoría de camiones como la de mejor desempeño en los últimos años pasando del 23.85% del TPD al cierre de 2007, al 43.97% al cierre de 2025.

[Resto de la página intencionalmente en blanco / Continúa en la siguiente página]

⁴² Total de kilómetros incluyendo Obras de Ampliación

⁴³ Ingresos por concesión netos de costo de peaje electrónico, no incluyen IVA.

Tarifas

Tabla 9. Tarifas históricas de la Autopista Zapotlanejo – Lagos de Moreno

Vigencia	Autos	Autobuses	Camiones			INPC
		2-4 ejes	2-4 ejes	5-6 ejes	7-9 ejes	
Ene '08– Ene '09	188.0	253.0	250.0	366.0	445.0	65.0491
Ene '09– Ene '10	201.0	269.0	266.0	390.0	474.0	69.2956
Ene '10– Ene '11	209.0	282.0	279.0	408.0	496.0	71.7719
Ene '11 – Ene '12	218.0	294.0	291.0	426.0	518.0	74.9310
Ene '12 – Ene '13	226.0	305.0	302.0	442.0	538.0	77.7924
Ene '13 – Abr '13	234.0	316.0	313.0	458.0	557.0	80.5682
Abr '13 – Ago '13	236.0	318.0	314.0	460.0	559.0	81.8874
Ago '13 – Ene '14	236.0	318.0	314.0	460.0	559.0	81.5922
Ene '14 – Ene '15	262.0	353.0	348.0	510.0	620.0	83.7701
Ene '15 – Ene '16	273.0	367.0	362.0	531.0	645.0	116.0590
Ene '16 – Ene '17	334.0	438.0	432.0	670.0	824.0	89.0468
Ene '17 – Ene '18	345.0	466.0	460.0	713.0	878.0	92.0390
Ene '18 – Ene '19	369.0	498.0	491.0	761.0	938.0	98.2729
Ene '19 – May '19	387.0	523.0	515.0	798.0	984.0	103.0195
May '19 – Ene '20	387.0	538.0	530.0	822.0	1,014.0	103.5310
Ene '20 – Ene '21	391.0	565.0	549.0	859.0	1,090.0	105.9340
Ene '21 – Feb '22	393.0	595.0	571.0	905.0	1,174.0	109.2710
Feb '22 – Nov '22	413.0	653.0	620.0	999.0	1,295.0	117.3080
Nov '22 – Ene '25	423.0	680.0	658.0	1,076.0	1,394.0	124.6350
Ene '25 – Abr '25	448.0	720.0	697.0	1,140.0	1,476.0	132.0009
Ene '26 – Abr '26	466.0	784.0	758.0	1,240.0	1,606.0	142.6450
Total TACC	5.48%	6.88%	6.74%	7.44%	7.84%	4.73%

* TACC con base al último incremento tarifario de enero 2026

* Cálculo de enero 2008 a diciembre 2025

* INPC obtenido a partir de la actualización de la base 2018

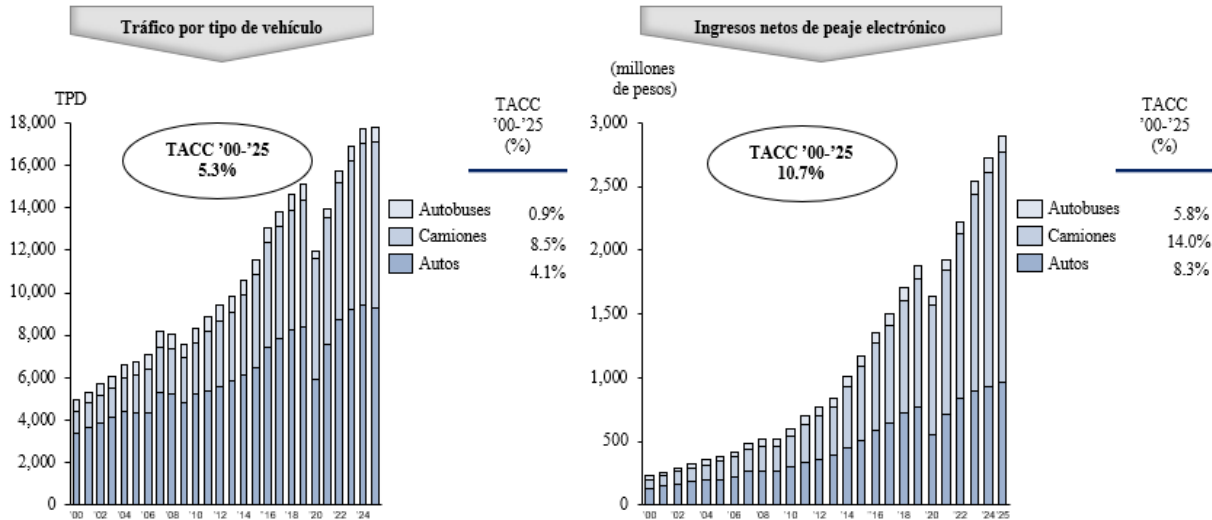
* Tarifas incluyendo IVA

* Se observa un período irregular más amplio de noviembre 2022 a enero de 2025, derivado de un diferimiento en el registro de la inflación correspondiente a dicho período, siendo compensado con el incremento de enero de 2025 igual al 5.91% y el incremento de tarifas en enero 2026 de 3.8% para toda la configuración vehicular (correspondiente a inflación del periodo) y 5% adicional por rezago tarifario, aplicable a los autobuses y vehículos de carga

[Resto de la página intencionalmente en blanco / Continúa en la siguiente página]

Autopista León – Aguascalientes

Gráfico 10. Tráfico e Ingreso de León – Aguascalientes



Esta autopista de cuatro carriles comenzó operaciones en septiembre de 1992; cuenta con 127.2 km después de la construcción del tramo Desperdicio II – Encarnación de Díaz y la expansión correspondiente a los últimos 4.3 km del entronque El Salvador. Conecta los Estados de Guanajuato, el norte de Jalisco y Aguascalientes. Guanajuato se encuentra en el centro de la zona industrial de México y juega un papel estratégico en el transporte de carga y de pasajeros a través de México. Así también, este tramo es vía alterna a la interconexión norte Ciudad de México con Guadalajara.

Tráfico e Ingreso⁴⁴ de peaje

Esta autopista ha experimentado del 2000 al 2025 una TACC en el TPD a razón de 5.26%. 2025 culminó con un flujo vehicular diario promedio de 17,772, un incremento de 0.31% y 5.32% respecto 2024 y 2023 respectivamente, años en los cuales el flujo vehicular diario promedio se situó en 17,716 y 16,873.

El ingreso al cierre de 2025 ha crecido a una TACC de 10.67% en los ejercicios del 2008 al 2025; 2025 cerró con \$2,894.1 millones, un incremento de 6.23% y 13.75% respecto a 2024 y 2023, los cuales se situaron en \$2,724.3 millones y \$2,544.2 millones, respectivamente. La autopista León – Aguascalientes representó el 20.99% de los ingresos de toda la red de Autopistas al amparo del FARAC I al cierre de 2025.

Composición vehicular

Al cierre del 2025, los autos representan el 52.34%, los camiones el 43.92% y los autobuses el 3.73% del TPD, con el liderazgo sostenido de los camiones, que han tenido el mejor desempeño en los últimos años pasando de un 26.29% del TPD al cierre de 2007, al 43.92% al cierre del 2025.

[Resto de la página intencionalmente en blanco / Continúa en la siguiente página]

⁴⁴ Ingresos por concesión netos de costo de peaje electrónico, no incluyen IVA.

Tarifas

Tabla 10. Tarifas históricas de la Autopista León – Aguascalientes

Vigencia	Autos	Autobuses	Camiones			INPC
		2-4 ejes	2-4 ejes	5-6 ejes	7-9 ejes	
Ene '08– Ene '09	167.0	239.0	237.0	312.0	344.0	65.0491
Ene '09– Ene '10	178.0	255.0	253.0	332.0	366.0	69.2956
Ene '10– Ene '11	186.0	267.0	264.0	346.0	384.0	71.7719
Ene '11 – Ene '12	203.0	290.0	287.0	376.0	418.0	74.9310
Ene '12 – Ene '13	211.0	301.0	298.0	390.0	434.0	77.7924
Ene '13 – Abr '13	219.0	312.0	309.0	404.0	449.0	80.5682
Abr '13 – Ago '13	219.0	314.0	311.0	408.0	451.0	81.8874
Ago '13 – Ene '14	219.0	314.0	311.0	408.0	451.0	81.5922
Ene '14 – Ene '15	243.0	348.0	345.0	453.0	501.0	83.7701
Ene '15 – Ene '16	253.0	362.0	359.0	471.0	520.0	116.0590
Ene '16 – Ene '17	258.0	370.0	367.0	481.0	531.0	89.0468
Ene '17 – Ene '18	267.0	394.0	391.0	512.0	565.0	92.0390
Ene '18 – Ene '19	285.0	421.0	417.0	547.0	603.0	98.2729
Ene '19 – May '19	299.0	442.0	438.0	574.0	633.0	103.0195
May '19 – Ene '20	299.0	455.0	451.0	591.0	652.0	103.5310
Ene '20 – Ene '21	303.0	478.0	467.0	619.0	702.0	105.9340
Ene '21 – Feb '22	305.0	503.0	485.0	653.0	758.0	109.2710
Feb '22 – Nov '22	321.0	550.0	528.0	721.0	837.0	117.3080
Nov '22 – Ene '25	328.0	566.0	550.0	782.0	927.0	124.6350
Ene '25 – Abr '25	347.0	599.0	582.0	828.0	982.0	132.0009
Ene '26 – Abr '26	360.0	652.0	634.0	901.0	1,068.0	142.6450
Total TACC	4.62%	6.08%	5.96%	6.44%	6.89%	4.73%

* TACC con base al último incremento tarifario de enero 2026

* Cálculo de enero 2008 a diciembre 2025

* INPC obtenido a partir de la actualización de la base 2018

* Tarifas incluyendo IVA

* Se observa un período irregular más amplio de noviembre 2022 a enero de 2025, derivado de un diferimiento en el registro de la inflación correspondiente a dicho período, siendo compensado con el incremento de enero de 2025 igual al 5.91% y el incremento de tarifas en enero 2026 de 3.8% para toda la configuración vehicular (correspondiente a inflación del periodo) y 5% adicional por rezago tarifario, aplicable a los autobuses y vehículos de carga

[Resto de la página intencionalmente en blanco / Continúa en la siguiente página]

Tabla 11. Ingreso⁴⁵ y tráfico medido en VKT de toda la red de autopistas al amparo del FARAC I

A continuación, se muestran la evolución de los ingresos y el tráfico medido como VKT para 2025, 2024 y 2023 de forma trimestral por tipo de vehículo:

Ingresos red FARAC I

Ingresos (mdp)						Ingreso año vs año %					
Año	T*	Autobuses	Camiones	Automóviles	Total	Año	T*	Autobuses	Camiones	Automóviles	Total
2025	1T	141.7	2,020.9	1,242.3	3,404.9	2025	1T	5.9	13.8	4.9	10.1
	2T	144.9	2,033.8	1,248.8	3,427.5		2T	6.8	9.1	8.1	8.6
	3T	144.0	2,059.9	1,290.3	3,494.2		3T	5.2	9.0	2.7	6.4
	4T	154.7	2,034.5	1,270.2	3,459.5		4T	(0.3)	4.1	(3.6)	1.0
	Total	585.3	8,149.1	5,051.6	13,786.0		Total	4.3	8.90	2.8	6.4
2024	1T	133.8	1,775.1	1,183.9	3,092.8	2024	1T	1.3	7.8	3.4	5.8
	2T	135.6	1,864.5	1,155.4	3,155.5		2T	(1.9)	10.2	(2.4)	4.7
	3T	136.8	1,889.1	1,256.8	3,282.7		3T	(3.5)	10.3	7.4	8.5
	4T	155.1	1,954.5	1,317.0	3,426.7		4T	9.8	14.1	6.9	11.0
	Total	561.4	7,483.2	4,913.1	12,957.6		Total	1.5	10.61	3.8	7.5
2023	1T	132.0	1,647.3	1,145.2	2,924.5	2023	1T	31.4	22.5	14.1	19.4
	2T	138.3	1,692.3	1,183.3	3,013.9		2T	13.4	17.1	6.7	12.6
	3T	141.7	1,713.1	1,170.0	3,024.9		3T	12.9	16.5	2.9	10.7
	4T	141.3	1,712.7	1,232.4	3,086.4		4T	(1.7)	7.6	0.4	4.2
	Total	553.2	6,765.5	4,731.0	12,049.7		Total	12.5	15.61	5.7	11.4

Tráfico medido en VKT red FARAC I

VKT						VKT año vs año %					
Año	T*	Autobuses	Camiones	Automóviles	Total	Año	T*	Autobuses	Camiones	Automóviles	Total
2025	1T	34.5	351.1	527.7	913.4	2025	1T	0.6	7.5	(0.4)	2.6
	2T	35.1	352.6	526.2	913.8		2T	0.9	3.1	2.1	2.5
	3T	34.9	357.8	546.5	939.1		3T	(0.7)	3.2	(2.1)	(0.1)
	4T	37.4	353.1	537.7	928.2		4T	(4.4)	(0.6)	(7.2)	(4.7)
	Total	142.0	1,414.5	2,138.0	3,694.5		Total	(1.0)	3.2	(2.1)	(0.1)
2024	1T	34.3	326.5	529.7	890.5	2024	1T	1.3	8.1	3.7	5.2
	2T	34.8	341.9	515.2	892.0		2T	(1.9)	10.3	(2.2)	2.3
	3T	35.1	346.8	558.5	940.4		3T	(3.5)	10.1	7.2	7.8
	4T	39.2	355.3	579.4	973.8		4T	7.0	12.1	4.1	7.0
	Total	143.4	1,370.5	2,182.8	3,696.7		Total	0.7	10.2	3.2	5.6
2023	1T	33.9	302.0	510.9	846.8	2023	1T	19.4	7.4	6.8	7.5
	2T	35.5	309.9	526.7	872.0		2T	8.0	6.8	2.7	4.3
	3T	36.4	315.1	520.8	872.4		3T	7.7	6.7	(0.5)	2.3
	4T	36.6	317.0	556.3	909.9		4T	(3.0)	3.3	0.1	1.0
	Total	142.4	1,244.0	2,114.7	3,501.1		Total	7.2	6.0	2.1	3.7

[Resto de la página intencionalmente en blanco / Continúa en la siguiente página]

⁴⁵ Ingresos por concesión netos de costo de peaje electrónico, no incluyen IVA ni Ingresos por Derecho de Vía.

Ingresos por Autopista red FARAC I

Ingresos (mdp)							Ingreso año vs año %						
Año	T*	Gdl- Zap	Mar- Zap	Zap- Lagos	Leo- Ags	Total	Año	T*	Gdl- Zap	Mar- Zap	Zap- Lagos	Leo- Ags	Total
2025	1T	445.0	1,359.8	889.0	711.1	3,404.9	2025	1T	9.7	8.0	13.7	10.0	10.1
	2T	456.0	1,350.0	892.3	729.1	3,427.5		2T	9.4	8.6	8.6	8.2	8.6
	3T	481.1	1,411.8	868.1	733.3	3,494.2		3T	10.9	10.1	(0.4)	5.5	6.4
	4T	481.9	1,381.3	875.7	720.6	3,459.5		4T	8.0	(0.1)	(1.6)	1.7	1.0
	Total	1,863.9	5,502.9	3,525.0	2,894.1	13,786.0		Total	9.5	6.5	4.8	6.2	6.4
2024	1T	405.5	1,259.1	781.7	646.5	3,092.8	2024	1T	5.0	8.0	2.1	6.6	5.8
	2T	416.6	1,243.3	821.5	674.1	3,155.5		2T	5.0	4.4	3.9	6.1	4.7
	3T	433.7	1,282.4	871.5	695.2	3,282.7		3T	9.8	6.5	11.3	8.1	8.5
	4T	446.1	1,382.1	890.0	708.5	3,426.7		4T	11.4	11.3	13.4	7.5	11.0
	Total	1,701.9	5,166.8	3,364.6	2,724.3	12,957.6		Total	7.8	7.6	7.7	7.1	7.5
2023	1T	386.4	1,166.1	765.8	606.3	2,924.5	2023	1T	16.4	23.3	14.4	20.6	19.4
	2T	396.9	1,190.7	790.9	635.3	3,013.9		2T	9.4	16.8	7.8	13.6	12.6
	3T	395.1	1,203.6	783.0	643.2	3,024.9		3T	6.1	15.6	3.9	13.4	10.7
	4T	400.6	1,241.9	784.5	659.4	3,086.4		4T	1.3	3.3	2.0	10.7	4.2
	Total	1,579.0	4,802.3	3,124.2	2,544.2	12,049.7		Total	8.0	14.1	6.8	14.3	11.4

Tráfico medido en VKT por Autopista red FARAC I

VKT							VKT año vs año %						
Año	T*	Gdl- Zap	Mar- Zap	Zap- Lagos	Leo- Ags	Total	Año	T*	Gdl- Zap	Mar- Zap	Zap- Lagos	Leo- Ags	Total
2025	1T	126.3	417.3	203.5	166.3	913.4	2025	1T	2.8	0.5	6.4	3.3	2.6
	2T	130.0	411.3	203.3	169.3	913.8		2T	4.4	2.3	2.0	1.9	2.5
	3T	138.7	434.8	194.9	170.7	939.1		3T	5.6	3.4	(9.7)	(1.2)	(0.1)
	4T	139.6	423.9	196.4	168.3	928.2		4T	4.4	(5.6)	(9.4)	(3.5)	(4.7)
	Total	534.5	1,687.2	798.2	674.6	3,694.5		Total	4.3	0.0	(3.1)	0.0	(0.1)
2024	1T	122.9	415.3	191.4	161.0	890.5	2024	1T	4.0	6.9	2.1	5.5	5.2
	2T	124.5	401.9	199.4	166.2	892.0		2T	2.6	1.7	2.3	3.6	2.3
	3T	131.3	420.3	215.9	172.8	940.4		3T	8.2	6.1	11.4	7.3	7.8
	4T	133.7	449.0	216.8	174.3	973.8		4T	6.9	6.5	10.2	4.8	7.0
	Total	512.4	1,686.6	823.4	674.4	3,696.7		Total	5.5	5.3	6.5	5.3	5.6
2023	1T	118.1	388.6	187.5	152.6	846.8	2023	1T	7.2	7.8	4.6	10.7	7.5
	2T	121.3	395.3	195.0	160.5	872.0		2T	3.2	5.2	1.3	7.0	4.3
	3T	121.4	396.2	193.7	161.1	872.4		3T	1.3	3.8	(2.3)	5.7	2.3
	4T	125.1	421.8	196.7	166.4	909.9		4T	0.4	(0.4)	0.3	6.4	1.0
	Total	485.9	1,601.9	772.9	640.5	3,501.1		Total	2.9	3.9	0.9	7.4	3.7

CONIPSA

CONIPSA fue la concesionaria encargada de operar, conservar y mantener, por un periodo de 20 (veinte) años contados a partir de septiembre 2005, el tramo carretero libre de peaje de jurisdicción federal que tiene origen en el entronque de la autopista Querétaro – Irapuato y la carretera Irapuato – La Piedad y termina en el km 76+520, en el entronque con el libramiento La Piedad de Cabadas, en el Estado de Guanajuato.

De acuerdo con la vigencia del contrato de Concesión, CONIPSA terminó operaciones el 12 de septiembre de 2025. La administración de la Entidad no tuvo impactos significativos en el valor de sus activos y pasivos que deban reconocerse ni revelarse, dada la naturaleza e importe de los mismos.

CONIPSA dio cumplimiento a los estándares de desempeño que marca el título de concesión y contrato PPS, y recibió el Certificado de entrega de reversión en tiempo y forma en septiembre de 2025.

La carretera Irapuato – La Piedad es un tramo de la carretera federal libre de peaje de 73.5 km de longitud que está localizada en los Estados de Guanajuato y Michoacán de Ocampo en México, dichos Estados aportan el 7.30% del PIB⁴⁶ y cuentan con el 8.70% de la población nacional⁴⁷. Este tramo carretero conecta a las ciudades de Irapuato,

⁴⁶ Dato obtenido con la última actualización disponible del Banco de Información Económica del INEGI (BIE).

⁴⁷ Obtenido del último censo INEGI 2020.

Guanajuato y La Piedad, las cuales tienen importantes vínculos económicos con los municipios de La Barca y Ocotlán en el Estado de Jalisco, con Zamora y Jacona de Plancarte en el Estado de Michoacán de Ocampo y con Salamanca y Celaya en el Estado de Guanajuato.

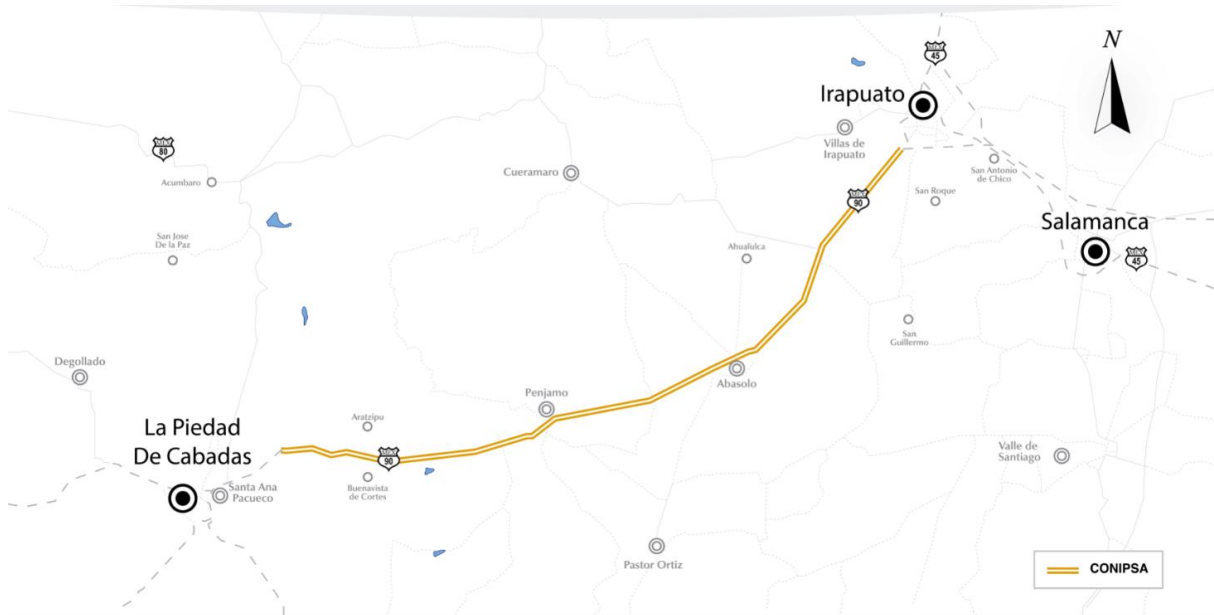
El tramo carretero objeto de la Concesión CONIPSA forma parte del corredor carretero de oriente a poniente, que une entre sí a diversas ciudades ubicadas en la región del Bajío en el centro de México y a su vez con el occidente de Guadalajara y el oriente de la Ciudad de México.

Este tramo compite directamente con la carretera de Cuota Querétaro – Irapuato operada por CAPUFE. Para el año 2025 el TPD fue de 23,733 vehículos, mientras que para el año 2024 el TPD fue de 24,122 vehículos, lo que muestra un decremento de 1.61%.

Los ingresos de RCO de los Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS derivan de los pagos por servicios de peaje que realiza la SICT con base en los vehículos que utilizan dichos tramos carreteros y de los pagos por servicios de operación, los cuales son realizados para proveer capacidad carretera y servicios de operación en dichos tramos carreteros conforme a los Contratos PPS. Mayor detalle sobre los Ingresos de CONIPSA en la sección II.1 (“Información Financiera Seleccionada”) del presente Reporte Anual.

La Compañía realizó la adquisición de CONIPSA el 22 de septiembre 2011.

Esquema 2. Mapa del tramo Irapuato – La Piedad



COVIQSA

COVIQSA es la concesionaria encargada de operar, conservar y mantener, por un periodo de 20 (veinte) años contados a partir del 21 de junio del 2006, un tramo carretero libre de peaje de jurisdicción federal de 93 km de longitud que se ubica en los Estados de Querétaro y Guanajuato.

El tramo carretero objeto de la Concesión COVIQSA está localizado en los Estados de Querétaro y Guanajuato en México, en conjunto estos Estados contribuyen con el 7.07% del PIB de México⁴⁸. Esta ruta es utilizada constantemente para el transporte de mercancías entre las ciudades de Irapuato, Salamanca, Celaya y Querétaro, cuyos respectivos Estados cuentan con el 6.77% de la población nacional⁴⁹.

Este tramo carretero forma parte importante del corredor del Bajío, une de este a oeste a la ciudad de Querétaro e Irapuato y junto con CONIPSA da paso vehicular a gran número de transportistas que realizan actividades comerciales en la región. Este tramo compite directamente con la carretera de Cuota Querétaro – Irapuato operada

⁴⁸ Dato obtenido con la última actualización disponible del Banco de Información Económica del INEGI (BIE).

⁴⁹ Obtenido del último censo INEGI 2020.

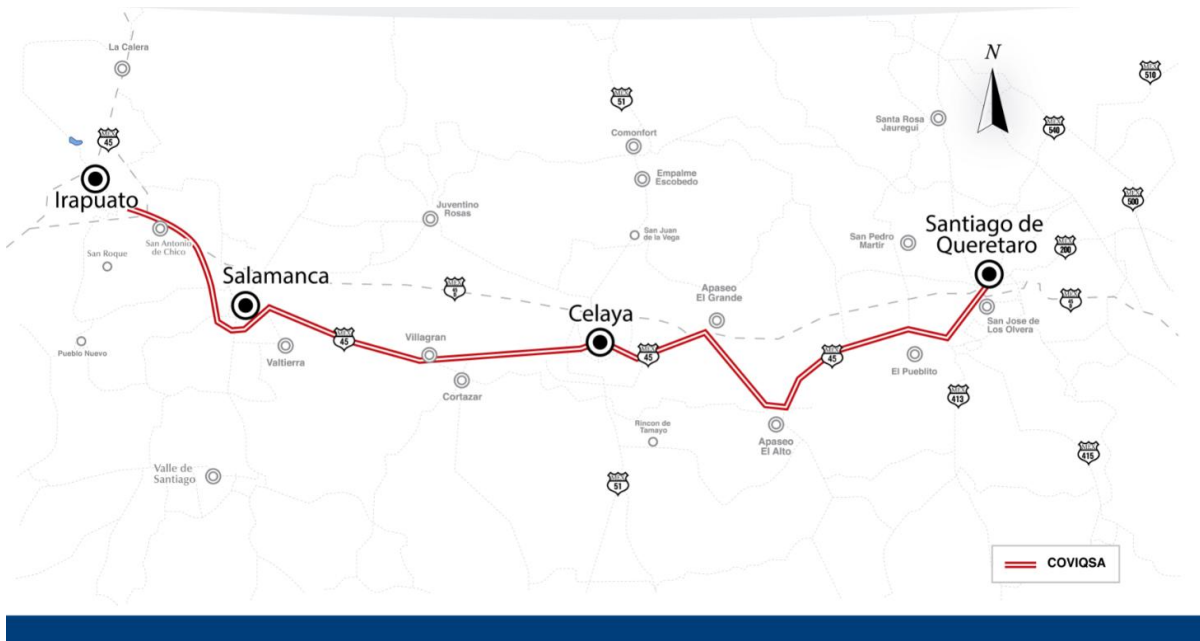
por CAPUFE.

Para el año 2025 el TPD fue de 37,561 vehículos, mientras que para el año 2024 el TPD fue de 37,535 vehículos, lo que muestra un incremento de 0.07%.

Los ingresos de RCO de los Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS derivan de los pagos por servicios de peaje que realiza la SICT con base en los vehículos que utilizan dichos tramos carreteros y de los pagos por servicios de operación, los cuales son realizados para proveer capacidad carretera y servicios de operación en dichos tramos carreteros conforme a los Contratos PPS. Mayor detalle sobre los Ingresos de COVIQSA en la sección II.1 (“Información Financiera Seleccionada”) del presente Reporte Anual.

La Compañía realizó la adquisición de COVIQSA el 22 de septiembre 2011.

Esquema 3. Mapa del tramo Querétaro – Irapuato



COTESA

En abril de 2016, la SICT declaró ganador a RCO de una concesión de jurisdicción federal por 30 años, para construir, operar, explotar, conservar y mantener la Autopista Tepic–San Blas, con una longitud aproximada de 31 kilómetros, en el Estado de Nayarit. Derivado de lo anterior, el 4 de mayo de 2016, COTESA fue constituida como subsidiaria de RCO encargada de operar, conservar y mantener dicha concesión conforme al Título de Concesión COTESA.

Con 31 Km de longitud, COTESA es la concesionaria encargada de construir, operar, explotar, conservar y mantener la autopista Tepic-San Blas, que inicia en el entronque El Trapichillo ubicado en el Km. 6+600 de la carretera federal Mex-015D Tepic-Villa Unión, y termina en la carretera federal Mex-015 Santa Cruz-San Blas, en el Km. 8+060, en el Estado de Nayarit, cuya población representa el 0.98% de la población nacional⁵⁰, y contribuye con el 0.63% con el PIB de México⁵¹.

Esta autopista conecta los municipios de Tepic y San Blas, en el Estado de Nayarit. Dicha autopista reduce el tiempo de traslado entre ambos municipios de una hora a veinte minutos, impulsando así el desarrollo económico de la zona. Por otro lado, el aforo vehicular de la autopista se verá beneficiado en un futuro con la finalización de las obras del Nuevo San Blas, que busca impulsar y promover al municipio de San Blas como un destino turístico en el país.

El 21 de febrero de 2017, la Dirección General de Desarrollo Carretero de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, emitió el oficio mediante el cual autoriza a COTESA el inicio de operaciones de manera parcial. El 13

⁵⁰ Obtenido del último censo INEGI 2020.

⁵¹ Dato obtenido con la última actualización disponible del Banco de Información Económica del INEGI (BIE).

de octubre de 2017 se obtuvo el oficio definitivo de inicio operaciones.

Para el año 2025 el TPD fue de 3,557 vehículos y los ingresos de \$108.6 millones, mientras que en el año 2024 el TPD fue de 3,552 vehículos, y los ingresos fueron de \$103.1 millones, mostrando un incremento de 0.14% y 5.42%, respectivamente.

Esquema 4. Mapa del tramo Tepic-San Blas



AUTOVIM

La concesión otorgada por el Poder Ejecutivo del Estado Libre y Soberano de Michoacán de Ocampo (el "Ejecutivo del Estado") a favor de AUTOVIM, para proyectar, construir, operar, aprovechar, conservar y mantener por un periodo de 60 (sesenta) años la Autopista de jurisdicción estatal de altas especificaciones denominada "Zamora-La Piedad", con una longitud de 13.8 kilómetros, del kilómetro 3+000 al 16+800 de la carreteras federal número 35 Zamora-La Piedad, continúa al oriente del poblado denominado El Sauz de Abajo, que atraviesa la mencionada carretera en el kilómetro 6+020, a la altura de las instalaciones de PEMEX, desde éste punto hasta el kilómetro 16+800 el proyecto sigue la antigua trayectoria del tren en el tramo denominado ramal línea IB Yurécuaro-Los Reyes, para entroncar con la Autopista Maravatio-Zapotlanejo en el kilómetro 365+400 de la misma.

El día 21 de febrero de 2019 se completó la adquisición del 100.00% de las acciones emitidas por la sociedad titular de la Concesión para proyectar, construir, operar, aprovechar, conservar y mantener la autopista de altas especificaciones denominada "Zamora-La Piedad" (AUTOVIM) en el Estado de Michoacán. AUTOVIM concluyó las obras de construcción de la primera etapa de dicha autopista e inició operaciones el 16 de diciembre de 2020.

El día 21 de noviembre de 2025 el Estado de Michoacán de Ocampo procedió a modificar el Título de Concesión Autovim, a efecto de: (a) incluir una carga por virtud de la cual Autovim se obliga a reconstruir, ampliar y conservar el Tramo Rinconada la Piedad que va del kilómetro 0+000 al kilómetro 3+500 de la carretera federal Zamora – La Piedad (la "Carga del Tramo Adicional"); (b) rebalancear el Título de Concesión Autovim en función del plazo necesario para soportar la Carga del Tramo Adicional, extendiendo el plazo actual por 30 años más, hasta 2069; y (c) modificar las tarifas bajo la Condición Décima Octava del Título de Concesión Autovim y el Anexo 13 "Bases de Regulación Tarifaria", también con la intención de terminar de soportar el impacto de la Carga del Tramo Adicional.

Para el año 2025 el TPD fue de 3,744 vehículos y los ingresos de \$72.9 millones, mientras que en el año 2024 el TPD fue de 3,663 vehículos y los ingresos fueron de \$67.2 millones, mostrando un incremento de 2.22% y 8.59%, respectivamente.

Esquema 5. Mapa del tramo Zamora - La Piedad



1.8.4 Canales de distribución

Promoción de la red de Autopistas como una mejor opción frente a otras vías

RCO ha implementado una estrategia dirigida a incrementar los ingresos de peaje, a través tanto de la promoción y difusión de las Autopistas como de la creación de soluciones que beneficien a los clientes de las Autopistas; ambos tipos de esfuerzo con el propósito de generar mayor tráfico. En función de esta estrategia la Compañía está trabajando en varias iniciativas, entre las que se describen algunas en las siguientes subsecciones.

Las iniciativas de mercadotecnia incluyen campañas publicitarias enfocadas en clientes potenciales de las Autopistas, así como campañas dirigidas a grupos muy específicos de clientes como el sector de autotransporte.

Mercadeo para el cliente particular (segmentos automovilistas)

En los últimos años, la actividad de difusión y promoción de las Autopistas se ha concentrado en medios dirigidos, así como en redes sociales, que permiten captar tráfico ya sea de zonas geográficas o grupos objetivos específicos.

Asimismo, se han dedicado importantes esfuerzos al servicio a clientes, donde destacan programas que generan lealtad y una positiva experiencia de uso.

Campañas de publicidad y promoción: El objetivo principal de las campañas de publicidad y promoción de RCO es fortalecer el posicionamiento institucional y dar visibilidad al impacto positivo de nuestras acciones en materia ambiental, social y de gobernanza (ASG).

A través de una estrategia integral en medios digitales y redes sociales, se han impulsado de manera consistente iniciativas claves relacionadas con seguridad vial, sostenibilidad, descarbonización, economía circular, vinculación con comunidades y proyectos desarrollados en colaboración con Fundación Abertis. Estas campañas no solo buscan informar, sino generar conciencia, confianza y reputación, consolidando a RCO como un actor responsable y comprometido con la conectividad segura y el desarrollo sostenible del país, fortaleciendo así la relación con usuarios, autoridades, aliados estratégicos y colaboradores.

Servicio al cliente: Actualmente se ofrecen distintas posibilidades de comunicación directa con el cliente. RCO se asegura de escuchar las quejas, consultas y sugerencias de los clientes y vecinos de las Autopistas de lunes a viernes de 09-18 hrs y sábados de 09-14 hrs; somos omnicanal por lo que el cliente puede contactarnos desde la página web www.redviacorta.mx, el correo electrónico atencion@redviacorta.mx, redes sociales, los números de atención telefónica: 01(33) 30014745, desde teléfonos fijos y número corto *445 para llamadas desde teléfonos móviles incluso cuando nuestros clientes no cuenten con saldo en sus líneas, los buzones de sugerencia dispuestos en todas nuestras plazas de cobro troncales y material informativo en nuestras tiendas y restaurantes operados por RCO.

El Centro de Experiencia del Cliente para el 2025 registró en promedio 104 reportes por día (incremento de 9.47% respecto a 2024). Continuamos gestionando nuestras interacciones en redes sociales con nuestros clientes y vecinos de las Autopistas por medio de una plataforma integral de gestión que permite interactuar, escuchar y analizar los sentimientos de los clientes.

Comprometidos con la experiencia de nuestros clientes al disfrutar de los servicios que ofrecemos, por medio de la encuesta de percepción de evaluación de servicios, en 2025 el nivel de satisfacción (CSAT por sus siglas en inglés) pasó de 8.04 a 8.49, reflejando un mayor nivel de satisfacción. Si bien el Net Promoter Score (NPS) presenta una ligera variación a la baja (de 84% a 81%), los resultados nos permiten seguir evaluando nuestros servicios para fortalecer la recomendación, innovar y generar estrategias de mejora en nuestros procesos.

Además, se continúa con el proyecto de “Centralidad en el Cliente” el cual busca crear en RCO una cultura centrada en dar importancia al servicio al cliente para impulsar su satisfacción; este proyecto está alineado con los objetivos corporativos, partiendo de iniciativas co-creadas entre las distintas áreas de la Compañía, así como el mapeo de los viajes del cliente RCO, identificando necesidades y expectativas que orienten la definición de nuestro sello, pilares de experiencia y selección de embajadores de experiencia cliente que serán los facilitadores de permear la cultura centrada en el cliente en toda la organización.

Mercadeo para el segmento de transportistas (camiones y autobuses)

RCO desarrolla iniciativas de mercadotecnia, comunicación y venta enfocadas a la demografía del cliente, incluyendo autobuses, camiones (de carga media y carga pesada) y consultores logísticos. Dichas iniciativas incluyen actividades tales como presencia en expos sectoriales, reuniones de trabajo organizadas de forma directa por RCO o bien a través de asociaciones y cámaras de la industria del autotransporte e incluso acciones de mercadeo directo vía correo electrónico, Internet y publicaciones impresas en medios especializados. Entre las actividades específicas desarrolladas en 2025 para este grupo se pueden mencionar:

- Promoción directa de la vía en eventos especializados de las empresas de autotransporte.
- Campañas de comunicación directa con compañías transportistas y asociaciones especializadas en el sector de autotransporte, tales como la Asociación Nacional de Transporte de Pasajeros (ANTP).
- Reuniones estratégicas con empresas transportistas y operadores logísticos para identificar necesidades operativas y oportunidades de mejora en el servicio.
- Campañas de comunicación directa dirigidas a compañías transportistas y asociaciones especializadas.
- Difusión de campañas de seguridad vial y buenas prácticas en RRSS de conducción enfocadas en operadores de carga y pasajeros.
- Levantamiento de encuestas de percepción para conocer sus sentimientos y necesidades respecto a los servicios que ofrecemos.

Programa de señalización inductiva

El programa de señalamiento inductivo tiene como propósito incrementar el tráfico que ingresa a la red de Autopistas bajo el Título de Concesión FARAC I. Se facilita a los clientes encontrar las rutas de RCO desde poblaciones dentro del área de influencia y/u orígenes/destino de RCO.

Esta actividad es de alta relevancia, ante la existencia de vías alternas que tradicionalmente han conectado poblaciones dentro del territorio que cubre la Concesión.

A la fecha del presente Reporte Anual se han colocado más de mil señales en los Estados de México, Jalisco, Guanajuato, Querétaro, Aguascalientes, Michoacán de Ocampo y la Ciudad de México.

Dado el dinamismo de rehabilitación de vías por parte de la SICT y otras concesionarias, este programa presenta continuamente oportunidades de mejora. Es por ello que se realizan al menos dos revisiones anuales del parque de señales instalado, asegurando que cada una de ellas se mantiene en un estado óptimo de conservación y vigencia. Así también, se realiza un constante monitoreo para identificar y ejecutar cualquier oportunidad viable para mejorar la cantidad y calidad de dicha señalización.

Mejora de servicios en las Autopistas

RCO se ha enfocado en incrementar los servicios en las Autopistas y en mejorar la calidad e imagen de los existentes.

Servicios Auxiliares: Durante 2025 no se realizaron aperturas de nuevas unidades; sin embargo, los esfuerzos se enfocaron en la consolidación y optimización del desempeño de las operaciones existentes, mediante el análisis de rentabilidad por ubicación, la implementación de mejoras operativas y la evaluación de oportunidades de reconfiguración del portafolio de negocios para fortalecer su contribución a los ingresos y a la experiencia del usuario.

RCO continuará aprovechando las oportunidades que existen en sus vías concesionadas para incrementar la variedad de la oferta de servicios al cliente, además de mejorar la infraestructura y servicio de los existentes. Estos esfuerzos generan atracción de tráfico adicional que valora la calidad y diversidad de los servicios ofertados.

Ángeles Vía Corta: como un servicio distintivo de las Autopistas RCO frente a otras concesiones, se continúa con el servicio de asistencia vial “Ángeles Vía Corta”. Unidades que recorren las Autopistas de forma continua para prestar auxilio vial gratuito al cliente que lo requiera. Las unidades cuentan con herramienta y equipo material de primera para que el personal debidamente calificado que lo conforma preste apoyo en emergencias y en última instancia facilite el contacto con grúas cuando se requiere de una reparación mayor.

Facturación electrónica: este programa implementado en 2009, mucho antes de que la facturación electrónica se volviera una obligación, coloca a la Compañía en una posición muy favorable no sólo de experiencia ganada en los procesos operativos y administrativos, sino también de conocimiento del cliente y sus necesidades. Se implementaron mejoras en el portal de autofactura en la web atendiendo a los cambios fiscales y se trabaja constantemente para hacer más “user friendly” el portal.

Centro de operaciones: En 2022, se implementó un nuevo modelo de centro de operaciones con el objetivo de centralizar la gestión vial para las concesiones de FARAC I, COTESA y AUTOVIM. Su misión principal es garantizar la seguridad vial y ofrecer un servicio de calidad a los clientes que circulan por la autopista. El centro de operaciones opera las 24 horas, los 365 días del año, siguiendo protocolos de actuación predefinidos para gestionar eficazmente todas las incidencias, minimizando los riesgos para las personas que transitan o trabajan en la autopista. La labor del centro de operaciones se enfoca en movilizar y coordinar los recursos necesarios para atender las incidencias, así como en centralizar, registrar y difundir la información relacionada con las mismas. Este modelo centralizado permite una gestión más eficiente, reduciendo tiempos de respuesta y mejorando la seguridad y la experiencia del usuario en las autopistas. En 2023 se implementó la nueva herramienta de gestión de tráfico que apoya en el registro y trazabilidad de todas las incidencias que suceden en las autopistas; y en 2024 se inauguró el nuevo edificio de centro de operaciones, anexo al edificio de La Joya.

Operaciones de Auxilio Vial y Siniestros: Por medio de los diferentes medios tecnológicos, como cámaras, medios electrónicos y de voz, se gestionan los recursos para dar respuesta en un tiempo óptimo, coordinar las operaciones de emergencias en caso de accidente o cualquier otro incidente, verificar el estado de la infraestructura y dar fluidez al tránsito.

Protección / Seguridad: Supervisa las cámaras y actúa de acuerdo con la necesidad.

Patrullaje: Gestión de vehículos para supervisar las condiciones de tráfico en las Autopistas.

Área de Experiencia del Cliente: Es el área responsable de atender la experiencia del cliente con el uso de nuestros servicios, recoge los sentimientos de los clientes, analiza en conjunto con el comité clientes y genera estrategias de mejora en procesos. En sus funciones específicas se pueden mencionar atención de quejas, consultas y sugerencias de todos los servicios que ofrece RCO.

1.8.5 Patentes, avisos comerciales, marcas y otros contratos

RCO cuenta con los siguientes registros en materia de propiedad industrial:

Marcas y avisos comerciales

“RED VIA CORTA”. Marca mixta para identificar marca comercial, utilizada en campañas de mercadotecnia, en las Autopistas y en las ciudades relevantes para las mismas. Es una forma de ayudar al cliente a distinguir entre rutas alternas y complementarias en la señalización que contienen las Autopistas. Esta marca fue registrada ante el IMPI en la clase 37 y 39 de la clasificación de productos y servicios para el registro de las marcas (clasificación de Niza) el 20 de febrero de 2009.

“RCO RED DE CARRETERAS DE OCCIDENTE”. Marca mixta que a partir de 2011 identifica la imagen corporativa y es utilizada en documentos oficiales de la Concesionaria. Esta marca fue registrada ante IMPI en las clases 37 y 39 de la clasificación de productos y servicios para el registro de las marcas (clasificación de Niza), en blanco y negro y a color, respectivamente, el 10 de febrero de 2011.

“ÁNGELES VIA CORTA”. Marca mixta para identificar la marca comercial del proyecto de asistencia vial. Esta marca fue registrada ante el IMPI en las clases 37 y 39 de la clasificación de productos y servicios para el registro de las marcas (clasificación de Niza), en blanco y negro y a color, respectivamente, el 10 de febrero de 2011.

“ÁNGELES VIACORTA”. Marca nominativa y mixta para identificar la marca comercial de su proyecto de asistencia vial. Esta marca fue registrada ante el IMPI en las clases 35, 37 y 39 de la clasificación de productos y servicios para el registro de las marcas (clasificación de Niza), en blanco y negro, según corresponde, el 07 de octubre de 2011.

“VIA CORTA”. Marca nominativa registrada ante el IMPI en la clase 37 de la clasificación de productos y servicios para el registro de las marcas (clasificación de Niza) el 10 de febrero de 2011.

“RED VIA CORTA”. Marca nominativa registrada ante el IMPI en las clases 37 y 39 de la clasificación de productos y servicios para el registro de las marcas (clasificación de Niza) el 10 de febrero de 2011.

“VIACORTA EXPRESS”. Marca nominativa registrada ante el IMPI en las clases 09, 35 y 42 de la clasificación de productos y servicios para el registro de las marcas (clasificación de Niza) el 24 de agosto de 2011.

“AREA24/7”. Marca nominativa registrada ante el IMPI en las siguientes clases de la clasificación de productos y servicios para el registro de las marcas (clasificación de Niza): 30, 35, 36, 38 y 43, el 17 de abril de 2013, en la clase 32, el 12 de noviembre de 2018 y así como en la clase 34, el 20 de marzo de 2019; y marca mixta registrada ante el IMPI en las siguientes clases de la clasificación de productos y servicios para el registro de las marcas (clasificación de Niza), en blanco y negro: 38, 35 y 43, el 06 de febrero de 2014, en las clases 30 y 32, el 12 de noviembre de 2018 y así como en la clase 34, el 20 de marzo de 2019.

“ÁNGELES ROJOS”. Marca mixta para identificar la marca comercial del proyecto de asistencia vial. Esta marca fue registrada ante el IMPI en las clases 35 y 37 de la clasificación de productos y servicios para el registro de las marcas (clasificación de Niza), en blanco y negro, el 10 de diciembre de 2014 y el 21 de enero de 2015, respectivamente.

“TE ACOMPAÑAMOS EN TU CAMINO”. Aviso comercial y marca nominativa para uso de la imagen de las tiendas de conveniencia de marca propia “24/7”. Estos fueron registrados ante el IMPI en las clases 35, 36, 38 y 43 de la clasificación de productos y servicios para el registro de las marcas (clasificación de Niza), el 21 de septiembre de 2016 y el 6 de octubre de 2016; respectivamente.

“90D”. Marca nominativa para uso de la imagen del café, el cual se distribuye a través de las tiendas de conveniencia de marca propia “24/7”. Esta marca fue registrada ante el IMPI en las clases 30 y 35 de la clasificación de productos y servicios para el registro de las marcas (clasificación de Niza), el 12 de julio de 2017.

“RCO TOLL”. Marca que se utiliza para la identificación del cobro de peaje en la plaza de cobro “San Blas” en Nayarit y para realizar la facturación a través de la aplicación móvil. Fue registrada como marca nominativa ante el IMPI en las clases 9 y 39 de la clasificación de productos y servicios para el registro de las marcas (clasificación de Niza) el 28 de junio de 2019 y como marca mixta en la clase 9 de la clasificación de productos y servicios para el registro de las marcas (clasificación de Niza), en blanco y negro, el 28 de junio de 2019.

Obras autorales

“ZARCO”. Dibujo registrado ante INDAUTOR con registro 03-2017-020213395300-01 y fecha legal del 2 de febrero de 2017.

Reservas de derechos

“ZARCO”. Personaje ficticio registrado ante INDAUTOR con registro 04-2017-020812055500-301 y fecha legal del

2 de febrero de 2017.

Franquicias

Subway International B.V.

1. Contrato de Franquicia celebrado con Subway International B.V., el 1 de noviembre del 2011 para el establecimiento y operación de un restaurante de sándwiches bajo la denominación comercial y la marca de servicio "Subway" identificado con el número de Franquicia 38275.
2. Contrato de Franquicia celebrado con Subway International B.V., el 28 de agosto de 2012 para el establecimiento y operación de un restaurante de sándwiches bajo la denominación comercial y la marca de servicio "Subway" identificado con el número de Franquicia 57242.
3. Contrato de Franquicia celebrado con Subway International B.V., el 24 de septiembre de 2012 para el establecimiento y operación de un restaurante de sándwiches bajo la denominación comercial y la marca de servicio "Subway" identificado con el número de Franquicia 57495.
4. Contrato de Franquicia celebrado con Subway International B.V., el 20 de febrero de 2013 para el establecimiento y operación de un restaurante de sándwiches bajo la denominación comercial y la marca de servicio "Subway" identificado con el número de Franquicia 58877.
5. Contrato de Franquicia celebrado con Subway International B.V., el 26 de marzo de 2013 para el establecimiento y operación de un restaurante de sándwiches bajo la denominación comercial y la marca de servicio "Subway" identificado con el número de Franquicia 59166.
6. Contrato de Franquicia celebrado con Subway International B.V., el 17 de abril de 2013 para el establecimiento y operación de un restaurante de sándwiches bajo la denominación comercial y la marca de servicio "Subway" identificado con el número de Franquicia 59414.
7. Contrato de Franquicia celebrado con Subway International B.V., el 17 de abril de 2013 para el establecimiento y operación de un restaurante de sándwiches bajo la denominación comercial y la marca de servicio "Subway" identificado con el número de Franquicia 59413.
8. Contrato de Franquicia celebrado con Subway International B.V., el 11 de octubre de 2013 para el establecimiento y operación de un restaurante de sándwiches bajo la denominación comercial y la marca de servicio "Subway" identificado con el número de Franquicia 61422.
9. Contrato de Franquicia celebrado con Subway International B.V., el 29 de abril de 2016 para el establecimiento y operación de un restaurante de sándwiches bajo la denominación comercial y la marca de servicio "Subway" identificado con el número de Franquicia 67449.
10. Contrato de Franquicia celebrado con Subway International B.V., el 30 de septiembre de 2015 para el establecimiento y operación de un restaurante de sándwiches bajo la denominación comercial y la marca de servicio "Subway" identificado con el número de Franquicia 66528.
11. Contrato de Franquicia celebrado con Subway International B.V., el 22 de septiembre de 2016 para el establecimiento y operación de un restaurante de sándwiches bajo la denominación comercial y la marca de servicio "Subway" identificado con el número de Franquicia 67910.

Estas franquicias cuentan con una vigencia de 10 años a partir de la fecha de firma, con renovación automática por periodos de la misma duración a menos que cualquiera de las partes decida no renovarlo y envíe una notificación a la otra con por lo menos 6 meses de anticipación a la fecha de expiración de dichos periodos.

Operadora Cuarto de Kilo, S. de R.L. de C.V.

1. Contrato de Franquicia celebrado con Operadora Cuarto de Kilo, S. de R.L. con fecha 15 de septiembre del 2017, para el establecimiento y operación de un restaurante de una franquicia bajo la denominación comercial y la marca de servicio "Cuarto de Kilo" en el kilómetro 19+000, cuerpo B, de la autopista Guadalajara- Zapotlanejo.
2. Contrato de franquicia celebrado con Operadora Cuarto de Kilo, S. de R.L. de C.V., con fecha 23 de julio del 2018, para el establecimiento y operación de una franquicia "Cuarto de Kilo" en el kilómetro 307+550, cuerpo A, de la autopista Maravatío-Zapotlanejo.

3. Contrato de franquicia celebrado con Operadora Cuarto de Kilo, S. de R.L. de C.V., con fecha 20 de marzo de 2019, para el establecimiento y operación de una franquicia “Cuarto de Kilo” en el kilómetro 23+670, cuerpo A, de la autopista León-Lagos de Moreno-Aguascalientes.
4. Contrato de franquicia celebrado con Operadora Cuarto de Kilo, S. de R.L. de C.V., con fecha 21 de marzo de 2019, para el establecimiento y operación de una franquicia “Cuarto de Kilo” en el kilómetro 202+614, cuerpo B, de la autopista Maravatío-Zapotlanejo.
5. Contrato de franquicia celebrado con Operadora Cuarto de Kilo, S. de R.L. de C.V., con fecha 22 de marzo de 2019, para el establecimiento y operación de una franquicia “Cuarto de Kilo” en el kilómetro 425+630, cuerpo B, de la autopista Maravatío-Zapotlanejo.
6. Contrato de franquicia celebrado con Operadora Cuarto de Kilo, S. de R.L. de C.V., con fecha 15 de julio de 2022, para el establecimiento y operación de una franquicia “Cuarto de Kilo” en el kilómetro 24+529, cuerpo A, de la autopista Zapotlanejo-Lagos de Moreno.
7. Contrato de franquicia celebrado con Operadora Cuarto de Kilo, S. de R.L. de C.V., con fecha 08 de mayo de 2023, para el establecimiento y operación de una franquicia “Cuarto de Kilo”, en el kilómetro 23+300, cuerpo B, de la autopista León-Aguascalientes.

Esta franquicia cuenta con una vigencia de 7 años contados a partir de la fecha de firma, teniendo el derecho de renovarla mediante la solicitud de celebración de nuevo convenio al franquiciante, con por lo menos 3 meses de anticipación a la terminación de su vigencia.

Black Coffee Galerías de Jalisco, S. de R.L. de C.V.

1. Contrato de franquicia celebrado con Black Coffee Galerías de Jalisco, S. de R.L. de C.V., con fecha 29 de agosto del 2018, para instalar y operar una unidad “Black Coffee Gallery”, bajo el modelo de negocio sucursal tamaño mediano con servicio express en el kilómetro 9+180, cuerpo B, de la autopista Zapotlanejo-Guadalajara.

Esta franquicia cuenta con una vigencia de 8 años, contados a partir de su fecha de firma y será renovable por periodos iguales, mediante solicitud por escrito del franquiciatario con 4 meses de anticipación a la fecha de vencimiento.

Grupo Indeventur, S.A. de C.V.

1. Contrato de franquicia celebrado con Grupo Indeventur, S.A. de C.V., con fecha 8 de noviembre del 2022, para instalar y operar una unidad “Pasteko”, en el kilómetro 9 + 150, cuerpo B, de la autopista Zapotlanejo – Guadalajara.

Esta franquicia cuenta con una vigencia de 10 años, contados a partir de su fecha de firma y será renovable por periodos iguales, mediante solicitud por escrito del franquiciatario con 3 meses de anticipación a la fecha de vencimiento.

I.8.6 Principales clientes

RCO no cuenta con clientes con impacto significativo en los ingresos totales o de los cuales exista dependencia, debido a que tales ingresos se generan en forma multitudinaria de clientes que son los clientes de automóviles, autobuses y camiones.

I.8.7 Legislación aplicable y situación tributaria

El régimen legal de la Concesión FARAC I para la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de las Autopistas, se integra por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los tratados internacionales celebrados por el ejecutivo federal y ratificados por el Senado de la República, la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, la Ley de Vías Generales de Comunicación, la Ley General de Bienes Nacionales, la Ley Federal de Responsabilidad Patrimonial del Estado, la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la Ley Federal de Competencia Económica, la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, la Ley Federal de Responsabilidades Administrativas de los Servidores Públicos, la Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente, los Códigos de Comercio, Civil Federal y Federal de Procedimientos Civiles, así como sus reglamentos, instructivos y circulares, las disposiciones técnicas y administrativas emitidas por la SICT en el ejercicio de sus facultades y la actualización o sustitución que lleve a cabo de esas disposiciones de tiempo en tiempo y que por conducto de la Dirección General de Desarrollo Carretero notifique por escrito a RCO, las leyes y normas

oficiales mexicanas expedidas conforme a la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, las disposiciones contenidas en la convocatoria y las bases de licitación, así como cualesquiera otra ley, reglamento o disposición vigente y que resulte aplicable.

Si los preceptos legales y las disposiciones administrativas a que se refiere el párrafo anterior fuesen derogados, modificados o adicionados, en todo tiempo RCO quedará sujeta a la nueva legislación y a las nuevas disposiciones legales y administrativas que en la materia se expidan, a partir de su entrada en vigor y respecto de los hechos y actos que tengan lugar a futuro, observándose en todo caso el principio de no retroactividad.

RCO es contribuyente del ISR, IVA e IEPS, conforme a los términos de las leyes respectivas y demás disposiciones fiscales aplicables. RCO no goza de un régimen especial de exención o subsidio de impuestos alguno tanto en materia federal como estatal, ni a la fecha tiene un adeudo fiscal que represente un riesgo financiero importante.

Además de lo anterior, para las subsidiarias CONIPSA y COVIQSA es aplicable la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público y su reglamento, así como las reglas para la realización de proyectos para prestación de servicios, expedidas por la SHCP.

Particularmente, el régimen legal de la Concesión AUTOVIM y de la construcción, operación, explotación, aprovechamiento, conservación y mantenimiento de la Autopista de jurisdicción estatal, se regula por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Michoacán de Ocampo, la Ley de Caminos y Puentes del Estado de Michoacán de Ocampo, la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Michoacán de Ocampo, la Ley Ambiental y de Protección del Patrimonio Natural del Estado de Michoacán de Ocampo, la Ley de Obras Públicas del Estado de Michoacán de Ocampo y sus Municipios, así como sus reglamentos, manuales, instructivos, circulares, así como las disposiciones técnicas y administrativas emitidas o adoptadas por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en el ejercicio de sus facultades y la actualización que de dichas disposiciones o la sustitución que de las mismas lleve a cabo el Ejecutivo del Estado de tiempo en tiempo, las disposiciones contenidas en la convocatoria y las bases de licitación y los documentos del concurso, así como cualquier otra ley, reglamento o disposición vigente que resulte aplicable.

Finalmente, RCO está comprometida con la legislación aplicable en materia de cambio climático; mayor detalle en la Sección I.8.9 del presente Reporte Anual.

I.8.8 Recursos humanos

El personal administrativo se considera un servicio especializado y es contratado por medio de Prestadora de Servicios RCO y al 31 de diciembre de 2025 cuenta con 223 empleados que, en comparación con cifras al 31 de diciembre de 2024, representa un incremento de 7 empleados, el cual es derivado de la consolidación del equipo en áreas significativas para acelerar el cumplimiento de los objetivos, promover el crecimiento y atacar futuros retos. Al 31 de diciembre de 2025, las concesionarias tuvieron en total: (i) 1,134 empleados de perfil operativo para la operación de las Autopistas objeto del Título de Concesión FARAC I (de los cuales 328 empleados están al servicio de los restaurantes y tiendas de conveniencia), (ii) 81 empleados para el Título de Concesión COVIQSA; (iii) 37 empleados para la operación y mantenimiento de la Autopista objeto del Título de Concesión COTESA y; (iv) 15 empleados para la operación y mantenimiento de la Autopista objeto Título de Concesión AUTOVIM.

Con base en el reporte de personal al cierre del 2025, hubo 236 empleados sindicalizados, por lo tanto, representó el 16% de la plantilla total y el de confianza 84%.

Los Sindicatos con los que la Sociedad y sus subsidiarias tienen celebrados Contratos Colectivos de Trabajo son los siguientes:

- Agrupación Sindical de Trabajadores, Empleados del Comercio, Oficinas Particulares de la República Mexicana.
- Sindicato Nacional de trabajadores empleados en telecomunicaciones y servicios.

I.8.9 Desempeño ambiental

Legislación en materia de cambio climático y de responsabilidad ambiental

El 6 de junio de 2012 fue publicada en el Diario Oficial de la Federación la Ley General de Cambio Climático, la cual tiene como principales objetivos regular las emisiones de gases efecto invernadero, fomentar la educación, investigación y desarrollo de tecnología en materia de mitigación al cambio climático, así como promover la transición hacia una economía sostenible. Asimismo, el 28 de octubre de 2014 también se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Reglamento de la Ley General de Cambio Climático en Materia del Registro Nacional de

Emisiones, el cual tiene como objetivo contabilizar en un Registro Nacional de Emisiones, las emisiones de Gases con Efecto Invernadero (GEI) generadas en diferentes sectores de la economía nacional. También, el 7 de junio de 2013 fue publicada en el Diario Oficial de la Federación la Ley Federal de Responsabilidad Ambiental, misma que establece la obligación a cargo de cualquier persona física o moral cuyos actos u omisiones causen directa o indirectamente daños al medio ambiente, de reparar dichos daños o, si la reparación fuese imposible, de compensar por estos y emprender cualquier acción necesaria para evitar su incremento. Por todo lo anterior, RCO realiza acciones en materia ambiental, según se detalla en referencia a la nueva legislación en materia de cambio climático y en materia de responsabilidad ambiental.

Actividades de operación y mantenimiento

Dentro del Sistema de Gestión Ambiental, se cuenta con controles operacionales orientados a prevenir y disminuir los impactos ambientales derivados de las actividades de operación y mantenimiento. Dichos controles se establecen en cumplimiento con la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA) y sus reglamentos aplicables, así como con los demás ordenamientos legales en materia ambiental vigentes, asegurando que todas las operaciones se lleven a cabo bajo criterios de sostenibilidad, eficiencia en el uso de recursos y minimización de riesgos al entorno natural.

1. Calidad del aire y emisiones atmosféricas

Con base en la Ley General para la Prevención y Control de la Contaminación Atmosférica y sus disposiciones reglamentarias, se implementan medidas de control orientadas a minimizar las emisiones contaminantes generadas por las actividades de operación y mantenimiento, incluyendo el uso de maquinaria, equipo motorizado y la aplicación de materiales inherentes a la conservación de la infraestructura vial. A través de buenas prácticas operativas y programas de mantenimiento preventivo de equipos y vehículos, se busca reducir de manera continua la huella atmosférica de las actividades del proyecto, promoviendo la sustitución progresiva de equipos de mayor antigüedad por alternativas tecnológicas de menor impacto ambiental.

2. Residuos peligrosos

Conforme a lo establecido en la NOM-052-SEMARNAT-2005, que define las características y criterios para la identificación y clasificación de residuos peligrosos, se cuenta con procedimientos específicos para el almacenamiento, manejo, transporte y disposición final de los residuos peligrosos utilizados en las actividades de mantenimiento carretero, tales como combustibles, solventes y productos químicos. Dichos procedimientos contemplan la capacitación del personal operativo, el uso de equipos de contención, y la contratación de empresas autorizadas para la recolección y confinamiento de residuos peligrosos, reduciendo al mínimo el riesgo de derrames o afectaciones al suelo y cuerpos de agua.

3. Residuos de manejo especial

En cumplimiento con la Ley General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos (LGPGIR), su reglamento y las disposiciones normativas estatales aplicables, se implementan procedimientos para la identificación, separación, almacenamiento temporal y disposición final de los residuos de manejo especial generados en las actividades de operación y mantenimiento de la concesión. Dentro de esta categoría se gestionan principalmente llantas fuera de uso, vidrio, plástico, cartón y residuos derivados del señalamiento vial, estos últimos compuestos por materiales plásticos y chatarra metálica producto de la sustitución y renovación de dispositivos de señalización a lo largo de los tramos concesionados.

La gestión de estos residuos se lleva a cabo mediante su canalización a empresas y gestores autorizados, privilegiando en todos los casos su valorización, reciclaje o reincorporación a cadenas productivas cuando resulte viable, con el propósito de reducir su disposición en sitios no autorizados y disminuir su impacto sobre el entorno natural y las comunidades aledañas a la concesión.

4. Cambio climático y emisiones de gases de efecto invernadero

En congruencia con los objetivos establecidos en la Ley General de Cambio Climático y los compromisos nacionales derivados del Acuerdo de París, la Compañía incorpora acciones orientadas a la reducción progresiva de las emisiones de gases de efecto invernadero asociadas a sus actividades de operación y mantenimiento. Esto se materializa mediante la identificación y control de las principales fuentes de emisión, la implementación de medidas de eficiencia energética y la incorporación gradual de tecnologías y prácticas operativas de menor impacto climático.

Bajo este enfoque, la Compañía contribuye de manera activa a los esfuerzos nacionales de transición hacia modelos de operación más sostenibles, reconociendo el cambio climático como un eje transversal dentro de su sistema de gestión ambiental y asumiendo su responsabilidad en la reducción de la huella de carbono generada por la infraestructura concesionada.

Actividades de construcción y/o mantenimiento mayor requeridas bajo Título de Concesión FARAC I

Existe actualmente un modelo de "Anexo ambiental" que acompaña a todos los contratos, donde los contratistas son responsables de asegurar que todos los trabajos de construcción dentro de la Concesión FARAC I cuenten con

los requerimientos legales y contractuales en los aspectos ambientales durante las etapas de planeación y ejecución. Cada obra nueva se entrega con:

- Autorizaciones en materia de impacto ambiental debidamente emitidas por las autoridades ambientales competentes.
- Planes de manejo y monitoreo ambiental, incluyendo reducción de emisiones, gestión integral de los residuos y manejo de agua.
- Seguimiento a condicionantes de la Manifestación de Impacto Ambiental (Construcción):

En el marco de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA) y su reglamento en materia de evaluación del impacto ambiental, la Compañía mantiene un seguimiento sistemático de las condicionantes establecidas en la manifestación de impacto ambiental autorizada por la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT). Dicho seguimiento se instrumenta a través de recorridos de verificación periódicos, registros documentales y la atención oportuna de las medidas de prevención, mitigación, compensación y restauración ambiental comprometidas durante el proceso de evaluación.

A través de una comunicación transparente y continua con la autoridad ambiental competente, se identifican desviaciones de manera temprana y se adoptan las acciones correctivas necesarias, reafirmando el compromiso con la legalidad ambiental y con la preservación de los ecosistemas presentes en el área de influencia de la Compañía.

1.8.10 Información del mercado

Las Autopistas de RCO compiten principalmente con: (1) carreteras libres de peaje y otras alternativas de cuota y (2) otros medios de transporte, por ejemplo, el aéreo y el férreo. A continuación, se enlistan las principales alternativas con las que compite cada Autopista en Operación:

- Autopista Guadalajara – Zapotlanejo.* En la red federal esta autopista compite directamente con la carretera federal libre número 79, Lagos de Moreno – Guadalajara, en el tramo que va de Zapotlanejo a Guadalajara.
- Autopista Maravatío – Zapotlanejo.* En la red federal esta autopista compite directamente con: (i) la carretera federal libre número 115 en su tramo Morelia – Zitácuaro – Toluca – Ciudad de México, (ii) la carretera federal libre número 35, Santa Rosa – La Barca, y (iii) la carretera federal libre número 90 en sus tramos Irapuato – La Piedad y La Piedad – Zapotlanejo y el Libramiento de cuota de La Piedad, de cuota. En adición a lo anterior, esta autopista enfrenta competencia indirecta con los tramos de líneas férreas de las concesiones Pacífico Norte y Noroeste, respectivamente operadas por Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V. y Kansas City Southern México, además de la competencia indirecta con las líneas aéreas que ofrezcan rutas de Guadalajara a la Ciudad de México.
- Autopista Zapotlanejo – Lagos de Moreno.* En la red federal esta autopista compite directamente con la carretera federal libre número 80, Lagos de Moreno – Guadalajara. En adición a lo anterior, esta autopista enfrenta competencia indirecta, con los tramos de líneas férreas de la concesión Pacífico Norte operada por Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V.
- Autopista León – Aguascalientes.* En la red federal esta autopista compite directamente con la carretera federal libre número 45, en su tramo León – Aguascalientes y con la carretera federal libre número 307 en su tramo San Juan de los Lagos – Encarnación de Díaz. En adición a lo anterior, esta autopista enfrenta competencia indirecta, paralela con la línea férrea de la concesión Pacífico Norte operada por Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V., en el tramo comprendido entre León y Aguascalientes.
- Autopista Tepic – San Blas.* Esta autopista compite directamente con las carreteras federales número 76 y 74, ambas en dirección a San Blas, en el Estado de Nayarit.
- Autopista Zamora – La Piedad.* Esta autopista compite directamente con la carretera federal número 37.

1.8.11 Estructura corporativa

A la fecha del presente Reporte Anual, RCO cuenta con las siguientes subsidiarias:

- CONIPSA - Previamente detallada en la sección 1.2.2.
- COVIQSA - Previamente detallada en la sección 1.2.2.
- COTESA - Previamente detallada en la sección 1.2.2.
- Prestadora de Servicios RCO - Prestadora de servicios administrativos.

RCO Carreteras⁵² – Tenedora de acciones.
AUTOVIM – Previamente detallada en la sección I.2.2.

I.8.12 Descripción de los principales activos

RCO no cuenta con activos fijos relevantes. Los activos más importantes de RCO son los activos intangibles representados por el Título de Concesión FARAC I, el Título de Concesión COVIQSA, el Título de Concesión AUTOVIM, el Título de Concesión COTESA, así como los Contratos PPS. A continuación, se detallan aspectos relevantes sobre el estado que guardan los activos concesionados a RCO, que incluyen tanto las Autopistas como los Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS al 31 de diciembre de 2025⁵³.

Estado de las Autopistas

Trabajos de rehabilitación FARAC I

Al 31 de diciembre de 2025, se continúa con el mantenimiento mayor de las Autopistas. La inversión acumulada desde el inicio de la concesión es de \$9,885.4 millones de Pesos⁵⁴, los cuales han sido pagados principalmente con las líneas de crédito de Gastos de Capital; estos trabajos elevaron el nivel de servicio a los clientes para cumplir con los requerimientos técnicos establecidos en el Título de Concesión FARAC I.

A su vez, dichas obras de rehabilitación forman parte del plan de conservación de largo plazo y que consiste en términos generales en la recuperación y estabilización de las carpetas asfálticas, así como la rehabilitación de la señalización horizontal y vertical.

Adopción de políticas corporativas

Como consecuencia del cambio de control (compra de RCO por Abertis), la Compañía adoptó nuevas políticas de operación y determinó los efectos de dicha adopción, con base en estudios realizados por terceros independientes, en su estructura financiera, resultados de operación y flujos de efectivo, para dar cumplimiento a las obligaciones establecidas en el título de concesión.

Derivado del cambio de control, la nueva política de conservación requiere la realización de mejoras al estado de la infraestructura carretera para (i) cumplir con los estándares de calidad del grupo; (ii) lograr disminuir el costo del mantenimiento por el resto de los años de la concesión; y (iii) cumplir con las obligaciones respecto a lo establecido en el título de concesión. Derivado de lo anterior, la Compañía reconoció una provisión para mejoras de infraestructura carretera por la obligación presente de dar cumplimiento al título de concesión y capitalizó dicho importe como parte del activo intangible de concesión, dada la expectativa de incremento en los beneficios económicos esperados de la operación de las carreteras concesionadas.

Obras de Ampliación FARAC I

De conformidad con el Título de Concesión FARAC I, RCO está obligada a llevar todos los actos necesarios a fin de construir hasta su conclusión, las Obras de Ampliación en los términos y con las características previstas. La Tabla 12 muestra el estatus de las Obras de Ampliación:

[Resto de la página intencionalmente en blanco / Continúa en la siguiente página]

⁵² En enero de 2014 se amplió el objeto social de RCO Carreteras para poder prestar servicios como vehículo patrón del personal operativo de restaurantes y tiendas de conveniencia. De septiembre 2014 a julio 2021, esta subsidiaria fungió como vehículo patrón del personal operativo de FARAC I, COTESA, CONIPSA, COVIQSA y AUTOVIM.

⁵³ Para mayor detalle sobre la localización, tamaño y antigüedad de las autopistas, favor de consultar la Sección I.2.2.

⁵⁴ Total, pagado en trabajos de rehabilitación sin IVA en Pesos nominales; no incluye pagos para Obras de Ampliación.

Tabla 12. Estatus de las Obras de Ampliación

Proyecto	Fecha de inicio	Fecha de terminación	Estatus
Reconstrucción El Desperdicio - Lagos de Moreno (Obra de Ampliación 4)	jun-09	ene-10	Terminada
León- Aguascalientes rehabilitación del km 104 al 108 (Obra de Ampliación 5)	jun-09	dic-09	Terminada
Guadalajara-Zapotlanejo ampliación al centro a seis carriles entre Tonalá y Guadalajara del km 21 al 26 (Obra de Ampliación 3e)	may-10	jun-11	Terminada
Guadalajara-Zapotlanejo ampliación 2 carriles laterales entre Tonalá y Guadalajara (Obra de Ampliación 3a)	feb-11	jun-12	Terminada
Guadalajara-Zapotlanejo ampliación a un tercer carril en cuerpo A entre El Vado y Tonalá (Obra de Ampliación 3c)	jun-12	feb-13	Terminada
Guadalajara-Zapotlanejo Construcción de los retornos El Vado (Obra de Ampliación 3d)	oct-12	sep-13	Terminada
Guadalajara-Zapotlanejo – reforzamiento del puente Fernando Espinosa (Obra de Ampliación 3b)	oct-12	sep-13	Terminada
León- Aguascalientes construcción El Desperdicio II - Encarnación de Díaz (Obra de Ampliación 1)	oct-12	jun-14	Terminada
Guadalajara-Zapotlanejo construcción de carriles laterales entre Arroyo de Enmedio y Tonalá (Obra de Ampliación 3f)	dic-12	ene-14	Terminada
Zacapu / Maravatío – Zapotlanejo (Obra de Ampliación 2)	ene-16	dic-17	Terminada
Jiquilpan - La Barca (Obra de Ampliación 6) - Primera Etapa	oct-14	jun-17	Terminada
Jiquilpan - La Barca (Obra de Ampliación 6) - Segunda Etapa	jun-17	oct-19	Terminada
Ecuandureo - La Piedad	oct-20	mar-24	Terminada
Maravatío - Zitácuaro	En Proceso		
Libramiento Lagos de Moreno	En Proceso		

En lo relativo a la inversión en Obras de Ampliación, al 31 de diciembre de 2025 se ha invertido un monto total acumulado desde el inicio de la Concesión FARAC I de \$7,448.1 millones.

Dentro de la inversión en Obras de Ampliación se consideran pagos para la liberación de Derecho de Vía, cuyo desembolso al 31 de diciembre de 2025 fue de \$736.2 millones, relativo a las Obras de Ampliación.

La Tabla 13 detalla la inversión tanto en trabajos de rehabilitación como en Obras de Ampliación realizados desde el inicio de la Concesión FARAC I.

Tabla 13. Inversión acumulada (cifras en miles de Pesos)*

INVERSIONES	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2008 - 2019	ACUMULADO
Obras de Ampliación	1,872,720.6	775,769.3	1,256,682.1	423,494.4	74,367.6	235,302.7	3,545,971.3	8,184,308.1
1. Obra.	1,574,984.2	702,862.9	1,252,431.8	423,494.4	74,367.6	235,302.7	3,184,681.8	7,448,125.5
2. Liberación Derecho de Vía	297,736.4	72,906.4	4,250.3	-	-	-	361,289.5	736,182.6
Trabajos de Rehabilitación	319,434.4	688,837.5	324,672.9	222,301.4	634,310.7	994,252.0	6,701,612.9	9,885,421.8
TOTAL	2,192,154.9	1,464,606.9	1,581,355.0	645,795.8	708,678.3	1,229,554.7	10,247,584.2	18,069,729.9

Sin IVA

* Acumulado a 4Q2025

Trabajos de rehabilitación CONIPSA y COVIQSA

Los trabajos de rehabilitación en los proyectos de CONIPSA y COVIQSA forman parte del alcance de la operación, el mantenimiento y la conservación rutinaria y por tanto se realizan de forma continua.

Modernización CONIPSA y COVIQSA

Tanto en CONIPSA como en COVIQSA, la modernización de sus tramos carreteros forma parte de las obligaciones contenidas en sus respectivos Títulos de Concesión y Contratos PPS. Dichos trabajos ya han sido ejecutados y terminados de conformidad con el programa de desarrollo de capacidad carretera establecido por la SICT en el Contrato PPS y la concesionaria ha recibido la certificación correspondiente por parte de la SICT, dichos certificados fueron otorgados el 17 de agosto 2009 para CONIPSA y el 4 de julio de 2011 para COVIQSA.

Trabajos de rehabilitación COTESA

Los trabajos de rehabilitación de COTESA forman parte del alcance y de las obligaciones contenidas en el Título de Concesión COTESA. Las actividades de rehabilitación inicial están en cumplimiento con lo establecido en Título de Concesión COTESA e incluyen, entre otras, la rehabilitación del señalamiento vertical y horizontal, re-nivelaciones, y limpieza de obras de drenaje.

Seguros y fianzas

FARAC I

Dentro del Título de Concesión FARAC I, se establece también el marco de administración de riesgos que debe seguirse en términos de la protección de las Autopistas al amparo de FARAC I en construcción y en operación; de esta forma, RCO debe obtener y mantener vigentes los siguientes seguros:

Seguros durante la construcción de las Obras de Ampliación:

1. Obra civil en construcción.
2. Responsabilidad civil en construcción.
3. Transporte de mercancías.

Seguros durante la operación, explotación, conservación y mantenimiento de las Autopistas al amparo del FARAC I.

1. Obra civil terminada.
2. Responsabilidad civil de la concesionaria y del cliente.
3. Responsabilidad civil ambiental.

A fin de garantizar a la SICT el cumplimiento de las obligaciones contractuales y compromisos previstos en el Título de Concesión, se mantiene vigente la fianza requerida, bajo los lineamientos establecidos, misma que garantiza la satisfacción de las normas regulatorias y operativas ante la autoridad concedente.

A la fecha del presente Reporte Anual, todos los seguros y fianzas mencionados en los párrafos anteriores se encuentran contratados, pagados y vigentes.

COVIQSA

COVIQSA cuenta con los seguros requeridos bajo el Título de Concesión COVIQSA y el Contrato PPS, así como los seguros y fianzas acostumbrados por las empresas pertenecientes al mismo giro. Las coberturas de dichos seguros cumplen con los requerimientos del Título de Concesión COVIQSA y el Contrato PPS. Al 31 de diciembre de 2025, todos los seguros se encuentran contratados, pagados y vigentes.

COTESA

Dentro del Título de Concesión COTESA, se establece también el marco de administración de riesgos que debe seguirse en términos de la protección de las Autopistas en construcción y en operación; de esta forma, se deben de obtener y mantener vigentes los siguientes seguros:

Seguros durante la construcción de la Autopista:

1. Obra civil en construcción.
2. Responsabilidad civil en construcción.
3. Transporte de mercancías.

Seguros durante la operación, explotación, conservación y mantenimiento de la Autopista:

1. Obra civil terminada.
2. Responsabilidad civil de la concesionaria y del cliente.
3. Responsabilidad civil ambiental.

A fin de garantizar a la SICT el cumplimiento de las obligaciones contractuales y compromisos previstos en el Título de Concesión, se mantiene vigente la fianza requerida, bajo los lineamientos establecidos, misma que garantiza la satisfacción de las normas regulatorias y operativas ante la autoridad concedente.

A la fecha del presente Reporte Anual, todos los seguros y fianzas mencionados en los párrafos anteriores se encuentran pagados y vigentes.

AUTOVIM

Dentro del Título de Concesión AUTOVIM, se establece también el marco de administración de riesgos que debe seguirse en términos de la protección de la autopista en construcción y en operación; de esta forma, se deben de obtener y mantener vigentes los siguientes seguros:

Seguros durante la construcción de la Autopista:

1. Obra civil de construcción.
2. Responsabilidad civil en construcción.
3. Transporte de mercancías.

Seguros durante la operación, explotación, conservación y mantenimiento de la Autopista:

1. Obra civil terminada.
2. Responsabilidad civil de la concesionaria y del cliente.
3. Responsabilidad civil ambiental.

A fin de garantizar a la SICT el cumplimiento de las obligaciones contractuales y compromisos previstos en el Título de Concesión, se mantiene vigente la fianza requerida, bajo los lineamientos establecidos, misma que garantiza la satisfacción de las normas regulatorias y operativas ante la autoridad concedente.

A la fecha del presente Reporte Anual, todos los seguros y fianzas mencionados en los párrafos anteriores se encuentran pagados y vigentes.

RCO

Adicionalmente, RCO establece un marco de administración de riesgos que debe observarse para la adecuada protección de la infraestructura, la operación, la administración y los usuarios de la Autopista; en este sentido, la concesionaria opta por contratar y mantener vigentes los seguros necesarios conforme a las disposiciones aplicables emitidas por la SICT.

En cumplimiento de lo anterior, RCO cuenta con las siguientes coberturas y seguros durante la operación, administración, explotación, conservación y mantenimiento de la Autopista:

1. Responsabilidad Civil en Exceso y Catastrófica: cubre daños que exceden los límites de las pólizas primarias y para siniestros de gran magnitud.
2. Póliza de Ciberseguridad: protege contra riesgos derivados de incidentes digitales.
3. Póliza Directors and Officers: ampara a los directivos y funcionarios frente a reclamaciones por decisiones tomadas en el ejercicio de sus funciones, incluyendo aspectos legales y financieros.
4. Póliza Múltiple Empresarial: cubre de forma integral los activos de la organización, incluyendo daños materiales, interrupción de operaciones y otros riesgos operativos.

A la fecha del presente Reporte Anual, todos los seguros mencionados en los párrafos anteriores se encuentran debidamente contratados, pagados y vigentes, cumpliendo con los lineamientos establecidos por la SICT y con las

mejores prácticas en materia de gestión de riesgos.

Medidas ambientales que afectan la utilización de los activos

RCO ha estado en todo momento en cumplimiento de la legislación que le aplica en materia ambiental. Mayor detalle en la sección I.8.9 del presente Reporte Anual.

Activos en garantía

Como se mencionó previamente, como parte integrante del financiamiento con el que cuenta RCO, los derechos derivados del Título de Concesión FARAC I, los derechos derivados del Contrato de Operación y Mantenimiento entre otros activos y derechos, fueron transferidos al Fideicomiso de los Acreedores Preferentes. Adicionalmente, se creó una prenda en primer grado de prelación sobre todos sus bienes tangibles e intangibles (excluyendo los activos y derechos mencionados) en donde sea que se encuentre localizado, existentes o adquiridos posteriormente. Así también, cada uno de los Accionistas se encuentra vinculado a las garantías existentes conforme a los documentos de crédito y se encuentran obligados a otorgar prenda sobre sus acciones, ya sean existentes o futuras, a favor de los Acreedores Preferentes. Las acciones otorgadas en prenda representan el 100.0% del capital social de RCO.

Características generales de los Créditos Preferentes de RCO

Detalle sobre los Créditos Preferentes de RCO se encuentra en la sección II.3 “Informe de Créditos Relevantes” del presente Reporte Anual.

I.8.13 Procesos judiciales, administrativos o arbitrales

Salvo por los procedimientos a que se hace referencia en el presente apartado, RCO no tiene conocimiento ni ha sido notificada de algún procedimiento judicial, administrativo o arbitral del que sea parte, ni tiene algún procedimiento legal pendiente, distinto de aquellos que forman parte del curso normal del negocio, y que pueda tener un impacto significativo sobre los resultados de operación y la posición financiera de RCO.

Con respecto al curso normal del negocio, al aprovechamiento del Derecho de Vía de las Autopistas y a actos administrativos de autoridades locales, se encuentran en proceso juicios civiles ordinarios y juicios de amparo; actualmente los procedimientos se encuentran en trámite, los cuales, a juicio de la Concesionaria, no son susceptibles ni en lo individual ni en conjunto de resultar en un efecto adverso para su negocio, operaciones, resultados, flujo de efectivo o situación financiera.

En el curso ordinario de sus operaciones, RCO es susceptible de ser demandada por asuntos laborales de sus empleados o directivos.

RCO no se ubica en los supuestos de los artículos 9 y 10 de la Ley de Concursos Mercantiles.

I.8.14 Acciones representativas del capital social

Anualmente, se debe celebrar la Asamblea General Ordinaria de Accionistas de RCO dentro de los cuatro meses siguientes al cierre de cada ejercicio social, en la cual se propone la aprobación de la información financiera de RCO y los resultados de operación del ejercicio social de que se trate y se determina expresamente el número de las acciones representativas del capital social mínimo fijo al término de cada periodo anual.

Por otra parte, el capital social de RCO puede ser suscrito y pagado tanto por personas mexicanas como por personas extranjeras, de conformidad con la legislación aplicable; en el entendido, sin embargo, que bajo ninguna circunstancia, Gobiernos o Estados extranjeros podrán participar en el mismo. En los términos de los artículos 15 de la Ley de Inversión Extranjera y 14 del Reglamento de la Ley de Inversión Extranjera y del Registro Nacional de Inversiones Extranjeras y para cumplir con la condición a que se refiere el permiso respectivo otorgado por la Secretaría de Relaciones Exteriores, los accionistas de nacionalidad extranjera, así como todo extranjero que en cualquier tiempo ulterior a la constitución de RCO adquiera acciones representativas del capital social de la misma o cualesquier derechos sobre aquéllas, se obligan formalmente ante dicha Secretaría a considerarse como mexicanos respecto de las acciones representativas del capital social de RCO y los derechos que sobre éstas adquieran, así como de los bienes, derechos, concesiones, participaciones o intereses de los que llegue a ser titular RCO y de los derechos y obligaciones que deriven de los contratos en que ésta sea parte y, por lo tanto, a no invocar la protección de su gobierno, bajo la pena, en caso de faltar a su convenio, de perder dichos derechos y bienes que hubieren adquirido, en beneficio de la Nación Mexicana.

El capital social de RCO está representado por Acciones Serie “A” y por Acciones Serie “B”, ordinarias, comunes,

con plenos derechos de voto y económicos.

Los aumentos y las disminuciones de la parte fija del capital social de RCO deben ser aprobados por los accionistas reunidos en asamblea extraordinaria, en virtud de que conllevan la reforma de los estatutos sociales de RCO. Por su parte, los aumentos y las disminuciones de la parte variable del capital pueden ser aprobados por los accionistas reunidos en asamblea ordinaria y sin necesidad de reformar los estatutos sociales. Todo aumento o disminución al capital social será debidamente registrado en el libro de registro de variaciones de capital que RCO deberá llevar de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 219 de la LGSM. No podrá decretarse aumento de capital social alguno a menos que estén íntegramente pagadas todas las acciones emitidas con anterioridad.

Capital social en el ejercicio 2023

Con fecha 8 de marzo de 2023 y en seguimiento a la recomendación del Consejo de Administración de la Sociedad, los accionistas de RCO, mediante resoluciones unánimes resolvieron autorizar: (i) una reducción con cargo al capital contable de la Sociedad en la cantidad de \$1,325.0 millones y (ii) que los fondos que se obtuvieran de dicha reducción fueran reembolsados a los accionistas de la Sociedad mediante una distribución de excedentes de efectivo, pagadera en proporción al valor de lo aportado al capital social de la Sociedad por cada uno de ellos.

El total de la reducción realizada durante 2023 por un importe de \$1,326.0 millones, fue distribuido durante dicho ejercicio.

La reducción de la parte variable del capital social de la Emisora antes mencionada no implica una reforma de los estatutos sociales de la Emisora ni la cancelación y reexpedición de títulos accionarios, pues se trata de una reducción de valor del capital cuyas acciones no tienen expresión de valor nominal.

Derivado de lo anterior, al 31 de diciembre de 2023 el capital social de RCO está representado de conformidad con la Tabla 14 siguiente:

Tabla 14. Acciones RCO al 31 de diciembre de 2023⁵⁵

Accionistas	Acciones			Total Serie A+B
	Serie A fijo	Serie A variable	Serie B variable	
BBVA México, S.A., I.B.M., Grupo Financiero BBVA México, en carácter de fiduciario del fideicomiso F/411215-7	55,352	23,592,212,151	-	23,592,267,503
CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple, en su calidad de fiduciario del Fideicomiso Irrevocable de Emisión de Certificados Bursátiles No. F/00661	-	-	5,122,753,800	5,122,753,800
Total de acciones				28,715,021,303

Capital social en el ejercicio 2024

Derivado de lo anterior, al 31 de diciembre de 2024 el capital social de RCO está representado de conformidad con la Tabla 15 siguiente:

[Resto de la página intencionalmente en blanco / Continúa en la siguiente página]

⁵⁵ Abertis y GIC tienen su participación en RCO a través del Fideicomiso F/411215-7

Tabla 15. Acciones RCO al 31 de diciembre de 2024⁵⁶

Accionistas	Acciones			Total Serie A+B
	Serie A fijo	Serie A variable	Serie B variable	
BBVA México, S.A., I.B.M., Grupo Financiero BBVA México, en carácter de fiduciario del fideicomiso F/411215-7	55,352	23,592,212,151	-	23,592,267,503
CI Banco, S.A., Institución de Banca Múltiple, en su calidad de fiduciario del Fideicomiso Irrevocable de Emisión de Certificados Bursátiles No. F/00661	-	-	5,122,753,800	5,122,753,800
Total de acciones				28,715,021,303

Capital social en el ejercicio 2025

Derivado de lo anterior, al 31 de diciembre de 2025 el capital social de RCO está representado de conformidad con la Tabla 16 siguiente:

Tabla 16. Acciones RCO al 31 de diciembre de 2025⁵⁷

Accionistas	Acciones			Total Serie A+B
	Serie A fijo	Serie A variable	Serie B variable	
BBVA México, S.A., I.B.M., Grupo Financiero BBVA México, en carácter de fiduciario del fideicomiso F/411215-7	55,352	23,592,212,151	-	23,592,267,503
HSBC México, S. A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero HSBC, División Fiduciaria, en su calidad de nuevo fiduciario del Fideicomiso Irrevocable de Emisión de Certificados Bursátiles No. F/311529 (Antes F/00661)	-	-	5,122,753,800	5,122,753,800
Total de acciones				28,715,021,303

1.8.15 Dividendos

Durante el año 2023, RCO efectuó un pago derivado de un decreto de dividendos, por un monto total de \$2,924.0 millones, el cual se realizó de manera proporcional a todos los accionistas de RCO.

Lo anterior se deriva del decreto de dividendos, lo cual fue aprobado por sus accionistas mediante resoluciones unánimes de fecha 8 de marzo de 2023, previa recomendación del Consejo de Administración. Los acuerdos y acta de dichas resoluciones unánimes fueron publicados al mercado en su momento.

Durante el año 2024, RCO realizó dos pagos de dividendos; el primero por un monto total de \$1,951.0 millones con cargo a las utilidades retenidas del ejercicio fiscal 2023. El segundo por un monto total de \$1,206.0 millones, con cargo a las utilidades retenidas del ejercicio fiscal 2023, ambos se realizaron de manera proporcional a todos los accionistas de RCO.

Lo anterior se deriva del decreto de dividendos, lo cual fue aprobado por sus accionistas mediante resoluciones unánimes, el primero siendo aprobado con fecha 6 de junio de 2024 y el segundo con fecha 28 de noviembre de

⁵⁶ Abertis y GIC tienen su participación en RCO a través del Fideicomiso F/411215-7

⁵⁷ Abertis y GIC tienen su participación en RCO a través del Fideicomiso F/411215-7

2024, previa recomendación del Consejo de Administración. Los acuerdos y las actas de dichas resoluciones unánimes fueron publicados al mercado en su momento.

Durante el año 2025, RCO realizó un solo pago de dividendos; por un monto total de \$3,000.0 millones con cargo a las utilidades retenidas del ejercicio fiscal 2024. Se realizó de manera proporcional a todos los accionistas de RCO.

Lo anterior se deriva del decreto de dividendos, lo cual fue aprobado por sus accionistas mediante resoluciones unánimes, con fecha 28 de noviembre de 2025, previa recomendación del Consejo de Administración. Los acuerdos y las actas de dichas resoluciones unánimes fueron publicados al mercado en su momento.

Para poder decretar dividendos, RCO debe atenerse a su política de dividendos aprobada mediante resoluciones unánimes de accionistas de fecha 24 de septiembre de 2009, misma que ha sido ratificada por los actuales accionistas y que consiste en lo siguiente:

1. Cualquier distribución de dividendos de RCO se efectuará considerando las siguientes premisas: (i) la generación de utilidades contables; (ii) la consecución y consideración del plan de negocios, las inversiones proyectadas y gastos de operación; (iii) la constitución de reservas legales; (iv) la proyección de la carga fiscal; (v) el cumplimiento de la legislación vigente y, (vi) la posibilidad de enfrentar o prevenir cualquier cambio financiero adverso en las operaciones de RCO.
2. La distribución de las ganancias o pérdidas entre los accionistas de RCO se hará proporcionalmente a sus aportaciones.
3. No producirán efecto legal las estipulaciones que excluyan a uno o más accionistas de la participación en las ganancias.
4. La distribución de utilidades sólo podrá hacerse cuando RCO genere utilidades contables:
 - a) si hubiera pérdidas del capital social, una vez que este haya sido reintegrado o reducido; y
 - b) si hubiera pérdidas sufridas en uno o varios ejercicios anteriores, una vez que éstas hayan sido absorbidas con otras partidas del patrimonio o haya sido reducido el capital social.
5. La asamblea de accionistas de RCO deberá aprobar los estados financieros que arrojen las utilidades que se pretendan repartir.
6. De las utilidades reconocidas se deberá separar, en primer término, el 5.00% (cinco por ciento), como mínimo, para formar o, en su caso, reconstituir el fondo de reserva a que se refiere el artículo 20 de la LGSM, hasta que su importe sea la quinta parte del capital social.
7. Una vez cumplidos los lineamientos anteriores, siempre y cuando se cuente con: (i) efectivo excedente, según dicho término se define en los Documentos del Financiamiento que la Compañía mantiene a su cargo en la fecha de adopción de las políticas o, (ii) con recursos líquidos o excedentes de efectivo, en caso de que dichos documentos hayan dejado de estar en vigor (en lo sucesivo, para efectos de esta sección, cualesquiera de los conceptos bajo los incisos (i) o (ii) anteriores, el “Efectivo Líquido Disponible”, la asamblea de accionistas decretará el pago de dividendos por cuando menos el 85.00% de dicho Efectivo Líquido Disponible, salvo en aquellos casos en que la Asamblea de Accionistas y/o el Consejo de Administración, según sea el caso, determinen que:
 - a) los intereses de los accionistas y de RCO estarán mejor protegidos si se utiliza el Efectivo Líquido Disponible para llevar a cabo: (1) el pago (incluso anticipado) de cualquier deuda existente a cargo de RCO, incluyendo cualesquiera cantidades adeudadas a los accionistas de RCO, derivado de préstamos otorgados a la misma, que hayan sido debidamente aprobados en términos de los estatutos y/o (2) inversiones de capital y/o cubrir gastos de mantenimiento; o
 - b) el decreto y pago de dividendos en el margen antes señalado puede resultar en consecuencias fiscales adversas para RCO y/o cualquiera de sus accionistas; o
 - c) el decreto y pago de dividendos en el margen antes señalado puede resultar en un incumplimiento por parte de RCO de cualesquiera de sus obligaciones, incluyendo (1) las establecidas a su cargo bajo el Título de Concesión FARAC I; (2) las establecidas a su cargo en los Documentos del Financiamiento que RCO mantiene a su cargo en la fecha de adopción de las políticas; y (3) las derivadas de cualquier otro contrato, convenio, disposición contractual, estatutaria y/o legal a la que RCO esté sujeta; o

- d) exista un riesgo significativo de una disminución en el tráfico e ingresos de las Autopistas, que pudieran limitar la operación y mantenimiento de las mismas conforme a los estándares correspondientes.
8. El decreto y reparto de dividendos se llevará a cabo de tiempo en tiempo, siempre de conformidad con la política de dividendos antes referida y el pago que en su caso se apruebe, se hará en un plazo con una periodicidad no mayor a tres meses, en una o varias exhibiciones, según lo determine el Consejo de Administración.

Cualquier modificación a la política de dividendos antes descrita deberá ser aprobada por la Asamblea de Accionistas de RCO, con el voto favorable de la mayoría de los Accionistas Serie "B"; en el entendido que el Consejo de Administración tendrá la facultad de establecer, si así lo considera necesario, por una sola ocasión en un determinado ejercicio fiscal, variaciones (parciales o totales) en la aplicación de la política de dividendos; siempre y cuando la resolución respectiva cuente con el voto favorable de la mayoría de miembros designados por los Accionistas Serie "B".

Asimismo, como en toda sociedad mercantil, cualquier dividendo requiere ser decretado por la Asamblea General de Accionistas de RCO y los mismos pueden decretarse en caso de que existan recursos en la cuenta de resultados acumulados con base en los estados financieros que sean aprobados por la Asamblea General de Accionistas de RCO.

Adicionalmente a lo establecido en la política de dividendos antes descrita, bajo los Documentos del Financiamiento se han establecido restricciones para el pago de dividendos a los accionistas de RCO. En ese sentido, RCO sólo podrá pagar dividendos a sus accionistas siempre y cuando dicho pago no contravenga lo establecido en los Documentos de Financiamiento y no exista un evento de incumplimiento en términos de los Créditos Preferentes.

En particular, entre otros, el Contrato de Créditos Preferentes establece, entre otras cosas, que, para poder decretar dividendos, RCO debe de mantener una Razón de Cobertura del Servicio de la Deuda mayor o igual a 1.25. Asimismo, el Contrato de Disposiciones Comunes establece cuáles se consideran pagos restringidos y los relaciona con restricciones establecidas con respecto a, entre otras cosas, fechas, cobertura de deuda, eventos de incumplimiento y límite de disposiciones. Finalmente, cabe señalar que el Fideicomiso de Pago de los Acreedores Preferentes establece la manera en que deberá aplicarse el saldo de la subcuenta de excedente de efectivo y consecuentemente la política de dividendos de RCO debe cumplir con tales disposiciones.

1.8.16 Régimen de la sociedad

Mediante resoluciones unánimes adoptadas fuera de asamblea de fecha 25 de septiembre de 2012, los accionistas de RCO aprobaron la transformación de RCO para adoptar la modalidad de S.A.B., modificando su denominación de Red de Carreteras de Occidente, S.A.P.I.B. de C.V. a Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V. Las acciones de RCO no se encuentran listadas en la Bolsa Mexicana de Valores ni depositadas en INDEVAL, por lo que no son susceptibles de intermediación o colocación en dicho mercado de valores.

Con fecha 22 de octubre de 2012, la CNBV emitió el oficio número 153/9077/2012, por virtud del cual resolvió actualizar la inscripción en el RNV, con el número 3249-1.90-2012-003, de la totalidad de las acciones representativas del capital social de RCO.

Con fecha 4 de junio de 2020, la CNBV emitió el oficio número 153/12426/2020, por virtud del cual resolvió cancelar la inscripción en el RNV de la totalidad de las acciones que integran el capital social de RCO y, como consecuencia, RCO quedó sujeta, por ministerio de ley, al régimen previsto en la Ley del Mercado de Valores para las sociedades anónimas promotoras de inversión.

Mediante asamblea general extraordinaria de fecha 29 de abril de 2021, y posteriormente mediante resoluciones unánimes adoptadas fuera de asamblea de fecha 30 de noviembre de 2021, los accionistas de RCO aprobaron la transformación de RCO para adoptar la modalidad de S.A.P.I., modificando su denominación de Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V. a Red de Carreteras de Occidente, S.A.P.I. de C.V.

II. INFORMACIÓN FINANCIERA

La información financiera incluida en esta sección debe leerse conjuntamente con los estados financieros consolidados de RCO y sus notas, los cuales se incluyen como anexos en este Reporte Anual. Los estados financieros han sido auditados por el Auditor Externo de la Concesionaria. Los estados financieros de RCO fueron preparados conforme a las NIIF vigentes para los periodos 2025, 2024 y 2023. La información financiera correspondiente a los ejercicios 2025, 2024 y 2023 fue obtenida de los estados financieros consolidados

dictaminados de RCO, que forman parte de este Reporte Anual.

II.1 Información financiera seleccionada

El Negocio de RCO

RCO es uno de los concesionarios privados de carreteras más grandes en México en lo que a kilómetros concesionados se refiere. Conjuntamente con sus subsidiarias consolidadas COVIQSA, COTESA y AUTOVIM, RCO opera aproximadamente 937.3 kilómetros de carreteras. Los activos de RCO se encuentran localizados en México y todos sus ingresos y utilidades netas derivan de las Autopistas y de los Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS, así como de negocios relacionados con las mismas ubicados en México.

Concesión FARAC I, Concesión CONIPSA, Concesión COVIQSA, Concesión COTESA y Concesión AUTOVIM

RCO opera cuatro Autopistas conocidas como la red de carreteras FARAC I, las cuales son parte del corredor principal que interconecta a las dos ciudades más grandes de México, en términos de densidad demográfica (al 2020), que son la Ciudad de México y la zona metropolitana de Guadalajara, así como diversas zonas urbanas dentro de la continuamente creciente región centro-occidental del país, tales como Morelia, Zamora, Lagos de Moreno, La Piedad, Tepatitlán, San Juan de los Lagos, Zapotlanejo, León y Aguascalientes, en los Estados de Michoacán de Ocampo, Jalisco, Guanajuato y Aguascalientes.

Los ingresos de RCO derivan de las Autopistas, principalmente del cobro de peaje y, en menor medida, de los negocios y/o Servicios Auxiliares que opera en dichas Autopistas, incluyendo cobros a terceros por operar Servicios Auxiliares tales como estaciones de servicio y tiendas de conveniencia, así como por comisiones que cobra a proveedores de servicios y a otros terceros por permitirles la construcción y operación de aprovechamientos como cruzamientos e instalaciones marginales como son puentes, gasoductos, líneas de transmisión y demás infraestructura ya sea dentro del Derecho de Vía o sobre la porción de terreno adyacente a las Autopistas sobre las cuales RCO tiene el Derecho de Vía. En 2025, las Autopistas al amparo del RCO generaron un total de \$15,171.2 millones en Ingresos de peaje por concesión, lo que representó un incremento de 5.92% en comparación con 2024, en el que RCO obtuvo \$14,322.8 millones, y un incremento de 13.63% respecto de los \$13,351.1 millones obtenidos en 2023. Estos ingresos de peaje representaron el 85.10, 90.37% y 88.54% de los ingresos totales consolidados de RCO para los ejercicios concluidos al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, respectivamente. Así también, en 2025, RCO generó \$474.2 millones en ingresos por uso de Derecho de Vía lo que representó un incremento de 7.76% en comparación con el 2024 en el que se situaron en \$440.1 millones y representó un incremento de 16.47% en comparación con el 2023 en el que se situaron en \$407.2 millones.

Para el ejercicio concluido el 31 de diciembre de 2025, el TPD de las Autopistas al amparo del FARAC I fue de 18,107 vehículos, lo que representó un incremento de 0.21% y 5.52%, respecto a los 18,068 y 17,159 vehículos en 2024 y 2023 respectivamente. El tráfico vehicular en las Autopistas ha experimentado un aumento sostenido durante la última década, debido a, entre otros factores, al desarrollo económico de la región, incluyendo el establecimiento de nuevas empresas dedicadas a manufactura de la industria automotriz, productos de consumo, tecnología de la información, semiconductores, transporte y aeronáutica. Dicho crecimiento se ha traducido en una TACC de 4.93% en el TPD del año 2000 al 2025, que incluye un periodo que precede la operación de las Autopistas al amparo del FARAC I por parte de RCO. Los ingresos netos de costo de peaje electrónico también han incrementado considerablemente como resultado del incremento en tráfico vehicular y tarifas de peaje, así como por la implementación de estrategias operativas de RCO; durante el periodo comprendido entre 2000 y 2025 dichos ingresos netos de peaje electrónico registraron un incremento a una TACC de 10.46%.

CONIPSA y COVIQSA son subsidiarias que consolidan RCO, las cuales conectan a La Piedad con Irapuato, e Irapuato con Querétaro, respectivamente; ubicadas en los Estados de Michoacán de Ocampo, Guanajuato y Querétaro, Estados que en conjunto contribuyeron con el 9.75% del PIB de México en 2024⁵⁸ y cuentan con el 10.54%⁵⁹ de la población del país. Los ingresos de RCO de los Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS derivan de los pagos por servicios de peaje que realiza la SICT con base en los vehículos que utilizan dichos tramos carreteros y de los pagos por servicios de operación, los cuales son realizados para proveer capacidad carretera y servicios de operación en dichos tramos carreteros conforme a los Contratos PPS. Al finalizar 2025, COVIQSA y CONIPSA recibieron, en conjunto, \$1,155.3 millones en ingresos de peaje por concesión y \$192.5 millones en ingresos por servicios de operación, en ambos casos, de la SICT. Para los ejercicios concluidos al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 el 7.56%, 8.86% y 9.57% respectivamente, de los ingresos totales consolidados de RCO derivaron de ingresos por servicios de peaje y de operación pagados a COVIQSA y CONIPSA. A la fecha del presente Reporte Anual, COVIQSA y CONIPSA han transferido exceso de efectivo acumulado hacia RCO de \$7,171.7 millones. COVIQSA ha hecho estas transferencias mediante pago de dividendos y en calidad de préstamo intercompañía al amparo del contrato de deuda subordinado entre RCO y COVIQSA; el saldo de capital de dicho préstamo al cierre

⁵⁸ Dato obtenido con la última actualización disponible del Banco de Información Económica del INEGI (BIE).

⁵⁹ Obtenido del último censo INEGI 2020.

de 2025 es de \$1,985.7 millones. CONIPSA ha ejecutado dichas transferencias de exceso de efectivo mediante pago de dividendos y mediante reducción de capital con cargo al capital aportado de la sociedad y a utilidades retenidas.

COTESA es una subsidiaria que consolida RCO, la cual conecta a Tepic con San Blas, en el Estado de Nayarit, Estado que contribuyó al 0.63% del PIB de México en 2024⁶⁰ y cuenta con el 0.98%⁶¹ de la población del país. Para el ejercicio concluido al 31 de diciembre de 2025, COTESA tuvo un TPD de 3,557 y un ingreso de peaje por concesión de \$108.6 millones. A la fecha del presente reporte anual, COTESA ha transferido exceso de efectivo acumulado hacia RCO de \$151.0 millones mediante pago de dividendos.

AUTOVIM es una subsidiaria que consolida RCO, la cual conecta el tramo de Zamora – La Piedad, ubicada en el Estado de Michoacán de Ocampo con el fin de proyectar, construir, operar, aprovechar, conservar y mantener por 60 años la Autopista Zamora – La Piedad. Estado que contribuyó al 2.69% del PIB de México en 2024⁶² y cuenta con el 3.77%⁶³ de la población del país. Para el ejercicio concluido al 31 de diciembre de 2025, AUTOVIM tuvo un TPD de 3,744 y un ingreso de peaje por concesión de \$72.9 millones. A la fecha del presente reporte anual, AUTOVIM ha transferido exceso de efectivo acumulado hacia RCO de \$280.0 millones mediante pago de dividendos y mediante reducción de capital con cargo al capital contable de la sociedad.

Factores importantes que impactan los resultados de la operación de RCO

RCO considera que hay varios factores clave, así como tendencias que afectan significativamente los resultados de la operación, incluyendo los siguientes:

Crecimiento de tráfico y composición vehicular

A medida que la economía mexicana crece, el tráfico vehicular en las Autopistas de RCO incrementa. El aforo de camiones ha crecido a una tasa mayor respecto de otro tipo de vehículos como resultado del crecimiento del PIB, así como también porque los camiones pagan una tarifa de peaje más alta que los automóviles, el incremento en el aforo vehicular relacionado con el PIB genera una prima adicional de ingresos. Este crecimiento de tráfico, resultado del crecimiento del PIB, genera a su vez el congestionamiento de los caminos libres de peaje, los cuales cuentan con capacidad limitada y esto, en adición a la creciente necesidad de los clientes de recorrer distancias en menor tiempo, generan un incremento en la demanda de tráfico que prefiere circular por las Autopistas, lo que beneficia a RCO. Ver Sección I.8.3 “Actividad Principal – FARAC I” del presente Reporte Anual.

Crecimiento de la conectividad carretera

La red de carreteras de RCO constituye un componente esencial de la red de transporte en el centro-occidente de México. Históricamente, esta red de transporte ha servido, principalmente, como una vía para el tráfico de larga distancia, pero existen oportunidades significativas para mejorar la conectividad de la red de carreteras de RCO con carreteras locales y centros de población. Las nuevas interconexiones son una forma relativamente económica de mejorar la conectividad en donde ya existen carreteras libres de peaje. Las vías alimentadoras nuevas comúnmente requieren de inversiones más significativas por parte del gobierno o de otros concesionarios, pero pueden incrementar sustancialmente el tráfico en las Autopistas de RCO una vez que las mismas son completamente reforzadas. RCO espera beneficiarse de la realización de nuevas interconexiones, incluyendo las nuevas vías alimentadoras, así como, en el futuro, la carretera Atizapán-Atlacomulco.

Desarrollo de negocios en las Autopistas

En tanto aumenta el tráfico en las Autopistas de RCO, los negocios a lo largo de las Autopistas son más rentables y resulta más atractivo para RCO desarrollar negocios adicionales a lo largo de las mismas. A medida que se desarrollan estos negocios y la calidad de los Servicios Auxiliares prestados en segmentos carreteros sub-atendidos mejora, RCO espera que el tráfico en dichos segmentos aumente aún más como resultado de estas mejoras. Para los ejercicios concluidos al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, los ingresos por Servicios Auxiliares representaron 2.99%, 2.93% y 2.89%, respectivamente, del total de ingresos de peaje y otros ingresos de concesión consolidados de RCO.

Estacionalidad

Históricamente, el tráfico de autos en las Autopistas ha sido sujeto a fluctuaciones estacionales, mientras que el tráfico de camiones y autobuses, en su mayoría tienen menor variación durante todo el año. En 2025, el 57.87% de los vehículos que utilizaron las Autopistas al amparo del FARAC I fueron autos. Por lo tanto, los ingresos por

⁶⁰ Dato obtenido con la última actualización disponible del Banco de Información Económica del INEGI (BIE).

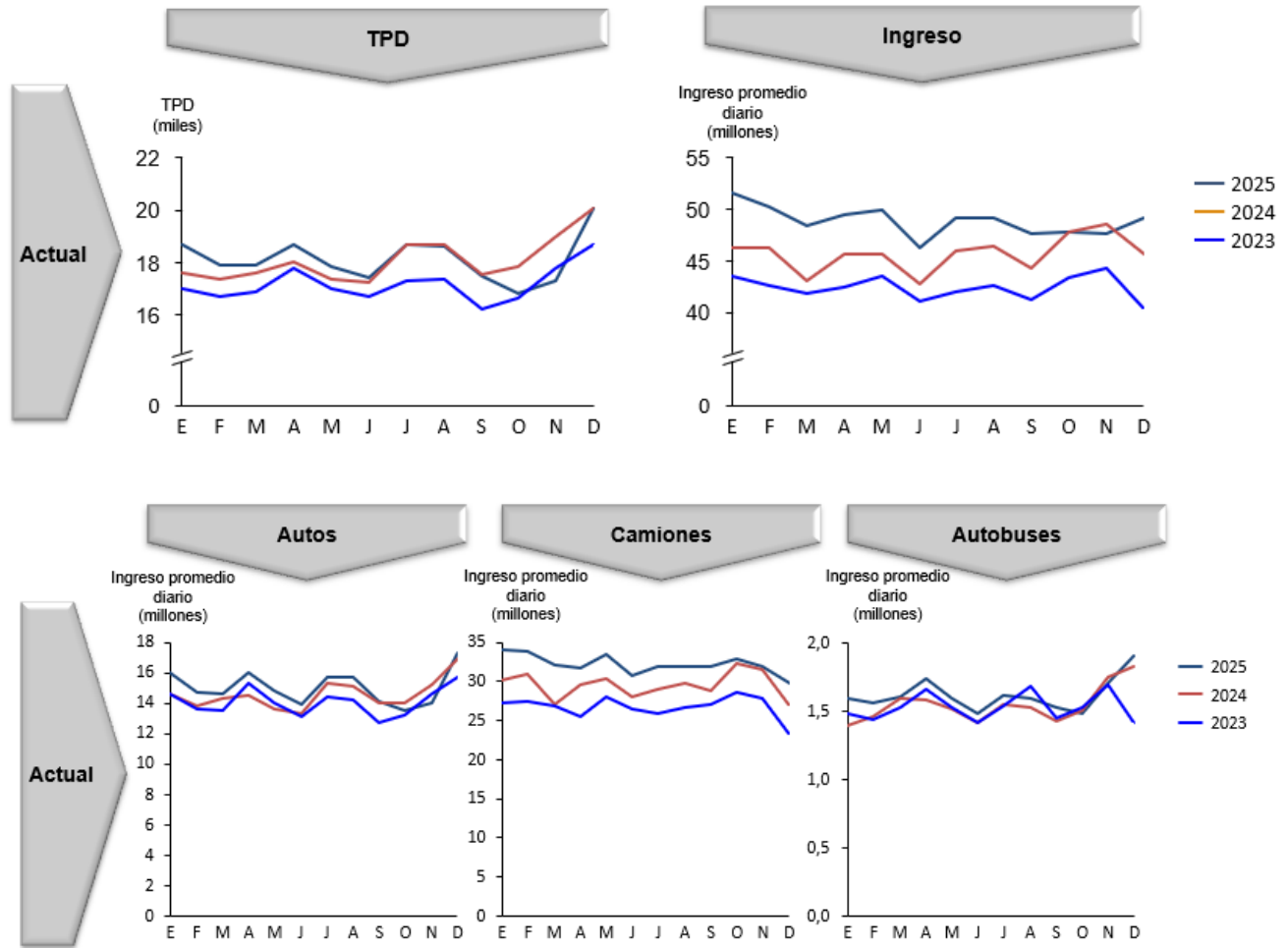
⁶¹ Obtenido del último censo INEGI 2020.

⁶² Dato obtenido con la última actualización disponible del Banco de Información Económica del INEGI (BIE).

⁶³ Obtenido del último censo INEGI 2020.

peaje aumentan significativamente durante períodos de mayor tráfico de autos, en especial, en las temporadas vacacionales en México. Los siguientes gráficos ilustran los cambios estacionales en los ingresos de peaje netos y el tráfico en las Autopistas al amparo del FARAC I durante 2025, 2024 y 2023.

Gráfico 11. Estacionalidad⁶⁴



Incluye ingresos auxiliares por el Uso de Derecho de Vía e Ingresos por Construcción. Datos extraídos del sistema de operaciones diarias, existe una diferencia en temporalidad comparada con los registros contables.

Impacto de la Inflación

Excepto como se indica a continuación, la inflación no ha afectado significativamente las operaciones de RCO debido a que las tarifas de peaje, los ingresos por servicios de peaje y operación son ajustados con base en incrementos de inflación conforme a sus correspondientes títulos de concesión. Sin embargo, un período extendido de inflación considerable en el futuro podría indirectamente afectar el negocio de RCO por afectar negativamente a la economía en general, causando una disminución en el tráfico en la red de carreteras de RCO. Asimismo, las fluctuaciones de inflación pueden afectar de forma adversa las obligaciones de pago de RCO correspondientes a los Certificados Bursátiles denominados en UDIs.

Componentes de Ingresos y Costos

Ingresos de peaje por concesión

RCO puede determinar libremente las tarifas de peaje que cobra a los clientes de las Autopistas al amparo del

⁶⁴ Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico, no incluyen IVA.

FARAC I, siempre que dichas tarifas se basen en el tipo de vehículo y no excedan las tarifas máximas permitidas bajo el Título de Concesión FARAC I. RCO tiene derecho a aumentar anualmente los niveles de las cuotas de peaje en las Autopistas al amparo del FARAC I en un porcentaje máximo igual al incremento en el INPC del año anterior, o bien, con mayor frecuencia, en caso de que el incremento en el INPC sea igual o superior al 5.00% en comparación con el INPC utilizado como base para el incremento en los niveles de las cuotas de peaje en las Autopistas más reciente, en cada caso, con la previa autorización de la SICT. Adicionalmente, RCO y la SICT pueden negociar las tarifas máximas de peaje, así como la manera en que las mismas son calculadas cada cinco años con el fin de restablecer el equilibrio económico de la Concesión del FARAC I.

Las tarifas de peaje cobradas por RCO se basan en la Autopista de Cuota, el tipo de vehículo (automóvil, autobús o camión) y el número de ejes del vehículo.

CONIPSA y COVIQSA también reciben ingresos por servicios de peaje por parte de la SICT con base en el número de vehículos que usen los Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS. Dichos ingresos no dependen del tipo de vehículo que utilice los tramos carreteros. Adicionalmente, los ingresos por servicios de peaje son ajustados periódicamente con base en el incremento en el INPC de conformidad con el Contrato de PPS respectivo. En el caso de COVIQSA, estos ingresos se encuentran limitados conforme al segundo convenio modificatorio a su Contrato PPS y dicho límite es ajustado anualmente con base en la inflación.

Ingresos por servicios de operación (pagos por disponibilidad)

CONIPSA y COVIQSA reciben ingresos por servicios de operación de la SICT derivado de los Contratos PPS como contraprestación por mantener los Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS disponibles para su uso conforme a la Concesión CONIPSA y la Concesión COVIQSA, así como por proporcionar ciertos servicios operativos. Estos ingresos son calculados conforme al pago base de cada Contrato PPS y ajustados anualmente de conformidad con el incremento en el INPC. Los ingresos por servicios de operación pueden verse reducidos en caso de que CONIPSA o COVIQSA, según sea el caso, no proporcione la capacidad carretera o los servicios de operación conforme a los estándares establecidos en los Contratos PPS. En el caso de COVIQSA, estos ingresos se encuentran limitados conforme al segundo convenio modificatorio a su Contrato PPS y dicho límite es ajustado anualmente con base a la inflación.

Ingresos por uso del Derecho de Vía y otros relacionados

RCO recibe contraprestaciones y pagos de prestadores de servicios y otros terceros por permitirles la construcción y operación de aprovechamientos como cruzamientos e instalaciones marginales tales como puentes, gasoductos, líneas de transmisión y demás infraestructura ya sea dentro del Derecho de Vía o sobre la porción de terreno adyacente a las Autopistas sobre las cuales RCO tiene el Derecho de Vía. RCO también recibe ingresos por parte de locatarios por permitirles operar accesos a tiendas de conveniencia y/o estaciones de servicio ubicadas en dicho terreno adyacente al Derecho de Vía. Del mismo modo, RCO frecuentemente celebra convenios de participación en las utilidades con dichos vendedores. Adicionalmente, RCO ha desarrollado sus propios restaurantes localizados sobre las Autopistas al amparo del FARAC I, los cuales opera ya sea al amparo de contratos de franquicia o con marcas propias.

Ingresos por Construcción de Obras de Ampliación y rehabilitación

RCO reconoce los ingresos derivados de la construcción como incrementos al activo intangible durante el periodo en el cual incurre en los costos de construcción en relación con los trabajos de ampliación y mantenimiento. Estos ingresos son reconocidos por un monto equivalente al de los costos de construcción, por lo que dichos ingresos no tienen efecto alguno sobre los resultados de operación de RCO. Al respecto véase Sección II.6 del presente Reporte Anual – “Principales Políticas Contables”.

Amortizaciones y depreciaciones

Los gastos de amortización se encuentran conformados principalmente de la amortización de los derechos de concesión contabilizados como activos intangibles.

Gastos Operativos

Dentro de este rubro se incluyen gastos relacionados con servicios básicos y suministros, servicios bancarios, publicidad, reparación y mantenimiento menor, por otro lado, dentro de este rubro, la Compañía reconoce una provisión (provisión de mantenimiento mayor de los costos que espera incurrir que afectan los resultados de los períodos comprendidos desde el inicio de operación hasta el ejercicio en que se realizan las obras de mantenimiento y/o reparaciones para solventar los gastos de mantenimiento y reparación). Los supuestos utilizados por la

Administración de RCO comprenden principalmente los montos estimados de mantenimiento mayor por un experto externo independiente contratado por la empresa, índices de inflación, tasa de descuento y el juicio utilizado por la administración para determinar la provisión. RCO reconoce una provisión por el importe de la proyección del costo a valor presente del mantenimiento mayor a realizar por tipo de reparación y por tramo carretero, ya que considera que la provisión así determinada cumple con los requerimientos de la IAS 37 Provisiones y Pasivos y Activos Contingentes (“IAS 37”, por sus siglas en inglés) de la IFRIC 12 Acuerdos para la concesión de servicios (“IFRIC 12, por sus siglas en inglés”) y los parámetros establecidos por Abertis (adopción de políticas corporativas mencionada anteriormente en la sección I.8.12).

Dentro de este rubro se incluyen también gastos relacionados con el sistema de cobro de peaje, publicidad, mercadotecnia y demás gastos administrativos.

Costos de construcción de Obras de Ampliación y rehabilitación

Los costos de construcción incluyen cantidades pagadas en relación con la construcción de las Obras de Ampliación y las mejoras necesarias al amparo del Título de Concesión FARAC I. Según se describe en la Sección II.6 del presente Reporte Anual “Principales Políticas Contables”, un monto igual a los costos de construcción es reconocido como ingreso por construcción en el periodo que dichos costos son devengados, por lo que esto no tiene efecto neto alguno sobre los resultados de operación de RCO.

Resultado financiero

El resultado financiero se encuentra compuesto de: (i) gasto por intereses, el cual incluye pagos de comisiones e intereses derivados de la deuda de RCO, incluyendo ciertas comisiones o costos sobre Instrumentos Financieros Derivados, (ii) (ganancia) / pérdida en actualización de UDIS, (iii) ingresos por intereses y (iv) (ganancia) / pérdida cambiaria neta.

Las siguientes tablas muestran cierta información financiera de RCO por los años indicados.

[Resto de la página intencionalmente en blanco / Continúa en la siguiente página]

Tabla 17. Información del Estado de Pérdidas y Ganancias y Otras Utilidades Integrales

Red de Carreteras de Occidente, SAPI de CV y Subsidiarias			
ESTADOS CONSOLIDADOS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS Y OTRAS UTILIDADES (PÉRDIDAS) INTEGRALES COMPARATIVOS			
(Cifras en miles de pesos)			
Del 1 de enero al 31 de diciembre de:			
	2025	2024	2023
INGRESOS TOTALES	17,828,546.5	15,849,744.1	15,078,806.6
Ingresos de peaje por concesión	15,171,246.7	14,322,789.7	13,351,082.4
Ingresos por servicios de operación	192,506.9	258,262.9	354,747.7
Ingresos por uso derecho de vía y otros relacionados	474,223.2	440,076.1	407,167.7
Total ingresos de peaje y otros ingresos de concesión	15,837,976.8	15,021,128.7	14,112,997.8
Ingresos por construcción de obras de ampliación y rehabilitación	1,990,569.7	828,615.4	965,808.8
COSTOS Y GASTOS	6,413,226.7	4,881,761.4	4,584,282.0
Costos y gastos de personal	806,969.6	698,552.5	629,399.6
Gastos operativos	1,546,349.6	1,604,837.6	1,469,900.7
Costo por uso derecho de vía y otros relacionados	242,773.2	222,177.2	214,041.4
Amortizaciones y depreciaciones	1,826,565.4	1,527,579.5	1,305,131.5
Total de costos y gastos sin costos de construcción	4,422,657.8	4,053,146.8	3,618,473.2
Costos de construcción de obras de ampliación y rehabilitación	1,990,568.9	828,614.6	965,808.8
UTILIDAD ANTES DE OTROS INGRESOS, NETO	11,415,319.8	10,967,982.7	10,494,524.6
Otros ingresos, neto	101,255.3	66,584.9	100,606.4
UTILIDAD DE OPERACIÓN	11,516,575.1	11,034,567.7	10,595,131.0
Resultado financiero	4,005,217.4	4,126,906.2	4,191,395.2
Gasto por intereses	4,055,310.5	4,357,505.0	4,438,841.2
Comisiones e intereses por financiamiento	3,847,667.2	4,119,376.4	4,267,239.6
Intereses instrumentos financieros derivados	4,666.7	-	-
Intereses mantenimiento mayor	187,483.4	226,612.1	165,740.4
Intereses por arrendamiento	15,493.2	11,516.5	5,861.3
Pérdida en actualización de UDIS	880,398.6	992,302.4	932,651.5
Ingresos por intereses	(932,026.8)	(1,223,696.4)	(1,180,361.6)
Pérdida cambiaria neta	1,535.0	795.1	264.1
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS A LA UTILIDAD	7,511,357.7	6,907,661.5	6,403,735.8
IMPUESTOS A LA UTILIDAD	2,153,264.9	2,118,925.9	1,780,751.6
UTILIDAD NETA DEL PERIODO	5,358,092.8	4,788,735.5	4,622,984.3
Otros componentes de la (Pérdida) utilidad integral			
Partidas que serán reclasificadas posteriormente a pérdidas y ganancias			
Valuación de instrumentos financieros derivados	(44,255.4)	47,564.4	21,992.0
Impuestos diferidos de los instrumentos financieros derivados	13,276.9	(14,269.0)	(6,597.6)
Reclasificaciones por importes reconocidos en pérdidas y ganancias	1,181.5	(29,969.2)	(47,301.2)
Impuestos diferidos de instrumentos financieros reclasificados a pérdidas y ganancias	(354.5)	8,990.8	14,190.4
(Pérdidas) y ganancias actuariales	(1,226.3)	(3,818.8)	(3,027.1)
UTILIDAD INTEGRAL DEL PERIODO	5,326,715.1	4,797,233.6	4,602,240.7
UTILIDAD BÁSICA Y DILUIDA POR ACCIÓN ORDINARIA (pesos)	0.187	0.167	0.161

Tabla 18. Información del Estado de Situación Financiera

Red de Carreteras de Occidente, SAPI de CV y Subsidiarias			
ESTADOS DE SITUACIÓN FINANCIERA CONSOLIDADOS COMPARATIVOS AL CIERRE DEL:			
(Cifras en miles de pesos)			
	2025	2024	2023
ACTIVO			
Activo circulante			
Efectivo y equivalentes de efectivo	8,953,098.1	9,869,198.0	10,616,150.5
Clientes, neto	1,212,680.4	949,342.6	961,442.4
Impuestos sobre la renta por recuperar	46,886.6	69,981.1	4,699.3
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	79.9	5,990.3	-
Intereses de instrumentos financieros derivados por cobrar	-	1,144.4	3,274.1
Activo financiero por concesión porción circulante	207,621.7	367,898.2	374,009.2
Instrumentos financieros derivados	-	1,330.6	643.8
Otras cuentas por cobrar y pagos anticipados	169,933.4	226,322.5	341,420.3
Efectivo restringido	123,386.9	-	-
Total del activo circulante	10,713,686.9	11,491,207.6	12,301,639.6
Activo no circulante			
Efectivo restringido largo plazo	-	207,935.6	188,754.2
Activo financiero por concesión largo plazo	-	189,628.1	500,032.4
Activo intangible por concesión, neto	47,506,047.0	46,168,901.7	46,272,308.4
Crédito mercantil	124,476.1	124,476.1	124,476.1
Mobiliario y equipo y derechos de franquicia, neto	41,531.5	36,974.1	23,028.5
Maquinaria y equipo, neto	52,788.5	44,594.8	39,624.4
Activo por derecho de uso, neto	167,528.1	140,748.2	71,235.8
Instrumentos financieros derivados	0.5	16,767.3	12,395.7
Impuestos a la utilidad diferidos	6,610,569.6	6,323,859.9	5,904,345.4
Otros activos	7,973.4	9,740.4	9,805.7
Total del activo no circulante	54,510,914.7	53,263,626.2	53,146,006.7
TOTAL DEL ACTIVO	65,224,601.9	64,754,833.8	65,447,646.3
PASIVO Y CAPITAL CONTABLE			
Pasivo circulante			
Proveedores	662,855.0	383,585.9	427,002.6
Intereses de la deuda por pagar	1,336,728.2	1,377,999.2	1,407,196.5
Intereses de instrumentos financieros derivados por pagar	684.8	(0.0)	-
Otras cuentas por pagar	142,593.8	177,619.7	129,795.1
Provisiones de mejora y mantenimiento de infraestructura corto plazo	1,416,593.2	2,870,117.4	2,319,441.1
Abertis Infraestructuras, S.A., parte relacionada	3,097.4	2,000.2	14,861.0
Porción circulante de la deuda a largo plazo	3,092,250.5	3,093,638.6	2,673,099.1
Beneficios a empleados a corto plazo	147,819.5	233,777.7	135,828.0
Provisión por obra ejecutada no estimada	147,074.3	289,814.1	147,110.9
Impuestos por pagar, excepto a la utilidad	544,993.9	470,692.8	428,175.8
Impuestos a la utilidad por pagar	104,218.9	52,226.9	72,064.1
Total del pasivo circulante	7,598,909.5	8,951,472.6	7,754,574.3
Pasivo no circulante			
Deuda a largo plazo	42,783,361.1	44,996,228.1	47,078,804.9
Provisiones de mejora y mantenimiento de infraestructura largo plazo	3,129,912.1	1,474,291.0	2,915,407.0
Beneficios a los empleados a largo plazo	39,738.6	-	56,030.2
Beneficios a los empleados post-empleo	19,382.5	17,526.2	13,632.1
Otras cuentas por pagar largo plazo	89,418.4	95,866.5	45,594.9
Instrumentos financieros derivados	24,976.7	-	12,537.1
Impuestos a la utilidad diferidos	3,141.1	10,400.5	2,248.9
Total del pasivo no circulante	46,089,930.4	46,594,312.3	50,124,255.1
TOTAL DEL PASIVO	53,688,839.8	55,545,785.0	57,878,829.4
CAPITAL CONTABLE			
Capital social	337,967.6	337,967.6	337,967.4
Resultados acumulados	11,228,208.9	8,870,117.4	7,238,383.1
Otros componentes de utilidad (pérdida) integral	(30,414.4)	963.7	(7,533.6)
TOTAL DEL CAPITAL CONTABLE	11,535,762.1	9,209,048.7	7,568,816.9
TOTAL	65,224,601.9	64,754,833.7	65,447,646.3

Tabla 19. Información del Estado de Flujos de Efectivo

Red de Carreteras de Occidente, SAPI de CV y Subsidiarias				
ESTADOS DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADOS COMPARATIVOS				
(Método Indirecto)				
(Cifras en miles de pesos)				
Del 1 de enero al 31 de diciembre de:				
Concepto	2025	2024	2023	
ACTIVIDADES DE OPERACIÓN				
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	7,511,356.6	6,907,660.4	6,403,735.8	
Partidas relacionadas con actividades de inversión:				
Depreciación y amortización	1,826,565.6	1,527,579.5	1,305,131.5	
Partidas relacionadas con actividades de financiamiento:				
Pérdida en venta de mobiliario y equipo	3,770.0	3,301.7	998.3	
Intereses devengados a favor	(928,541.6)	4,334,103.6	(1,133,060.4)	
Intereses devengados a cargo	4,023,657.4	(1,193,727.4)	4,411,433.3	
Reclasificaciones de instrumentos financieros derivados a pérdidas y ganancias	1,181.5	(29,969.2)	(47,301.2)	
Amortización de comisiones y gastos por financiamiento	55,539.3	50,645.3	52,635.4	
Amortización de costo de la deuda	(28,552.9)	(27,244.0)	(25,227.5)	
Fluctuación cambiaria no pagada	(13.2)	2.8	14.5	
Pérdida en actualización de udis, neta	880,398.6	992,302.4	932,651.5	
	<u>13,345,361.4</u>	<u>12,564,655.2</u>	<u>11,901,011.3</u>	
+/- Disminución (aumento) en:				
Clientes	(263,337.9)	12,099.8	(342,777.5)	
Impuestos por recuperar	23,094.5	(65,281.8)	266,154.3	
Activo financiero por concesión	349,904.6	316,515.3	196,750.5	
Otras cuentas por cobrar y pagos anticipados	56,389.1	115,097.8	166,108.1	
Otros activos	1,767.0	65.8	(115.4)	
+/- (Disminución) aumento en:				
Proveedores	267,961.5	(68,385.5)	(697,175.7)	
Otras cuentas por pagar, neto	(69,913.4)	25,805.4	14,719.7	
Provisiones	(14,529.4)	(184,735.4)	104,466.3	
Abertis Infraestructuras, S.A., parte relacionada	7,007.6	(18,851.1)	(2,020.3)	
Impuestos por pagar, excepto impuestos a la utilidad	(15,275.9)	11,697.6	(213,933.1)	
Impuestos a la utilidad pagados	(2,292,742.8)	(2,524,585.2)	(1,196,119.2)	
Beneficios a los empleados	(46,219.9)	41,919.5	38,952.6	
Beneficios a los empleados post-empleo	629.9	75.4	235.8	
	<u>11,350,096.4</u>	<u>10,226,092.9</u>	<u>10,236,257.2</u>	
ACTIVIDADES DE INVERSIÓN				
Inversiones en Acciones	928,541.6	-	-	
Intereses cobrados	709.3	1,193,727.4	1,133,060.4	
Ingresos provenientes de la venta de activo fijo	(15,503.4)	1,503.2	284.5	
Adquisición de mobiliario y equipo y derechos de franquicia	(17,526.9)	(19,872.3)	(10,323.8)	
Adquisición de maquinaria y equipo	(1,007.4)	(18,860.5)	(8,303.8)	
Activo intangible por concesión	(3,187,541.6)	(2,130,129.8)	(2,645,390.0)	
	<u>(2,292,328.5)</u>	<u>(973,632.0)</u>	<u>(1,530,672.6)</u>	
ACTIVIDADES DE FINANCIAMIENTO				
Pago de deuda	(3,100,699.3)	(2,677,740.9)	(2,155,082.8)	
Intereses pagados	(3,861,951.8)	(4,125,172.4)	(4,253,094.4)	
Pago de pasivos por arrendamiento	(75,471.9)	(52,418.1)	(30,818.2)	
Cobros (Pagos) de intereses de instrumentos financieros derivados, neto	647.6	32,098.9	47,336.5	
Comisión por financiamiento	(20,941.8)	-	-	
Dividendos decretados	(3,000,000.0)	(3,157,000.0)	(2,924,000.0)	
Reducción de capital	-	-	(1,326,000.0)	
	<u>(10,058,417.2)</u>	<u>(9,980,232.4)</u>	<u>(10,641,658.9)</u>	
+/- Aumento (disminución) de efectivo y equivalentes de efectivo y efectivo restringido	(1,000,648.6)	(727,771.5)	(1,936,074.3)	
Efectivo y equivalentes de efectivo y efectivo restringido al principio del periodo	<u>10,077,133.6</u>	<u>10,804,904.7</u>	<u>12,740,979.0</u>	
Efectivo y equivalentes de efectivo y efectivo restringido al final del periodo	<u>9,076,485.0</u>	<u>10,077,133.6</u>	<u>10,804,904.7</u>	

Comentarios sobre los estados financieros se pueden apreciar en la Sección II.4 "Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera de la Emisora" del presente Reporte Anual.

II.2 Información financiera por línea de negocio

Ingresos de FARAC I

Los ingresos de RCO por FARAC I se conforman de: (i) ingresos de peaje por concesión, (ii) ingresos por uso de Derecho de Vía y otros relacionados e, (iii) ingresos por construcción de Obras de Ampliación y rehabilitación. Los ingresos de peaje por concesión representan la mayoría del ingreso; estos derivan casi en su totalidad de las cuotas de peaje cobradas a los clientes por el uso de las Autopistas al amparo del FARAC I. Al 31 de diciembre de 2025 el 65.68% de los ingresos de peaje por concesión son cobrados a través de un sistema electrónico de peaje.

La tarifa de RCO incluye en los periodos 2025, 2024 y 2023 el 16.00% de IVA; este impuesto es cobrado a nombre del Gobierno Federal y es entregado al mismo. Los ingresos reportados no incluyen el IVA.

Cada año, RCO tiene el derecho a incrementar las tarifas, previa solicitud a la SICT, hasta por un porcentaje igual al del incremento que registre el INPC en el año anterior, o bien, de instituir un incremento interino cuando se registre un incremento igual o mayor al 5.00% del INPC, con respecto al último incremento tarifario.

En los ingresos de peaje por concesión en 2025 respecto a 2024 hubo un incremento de 5.92% mientras que el incremento en 2024 respecto a 2023 fue de 7.28%. Dicho incremento deriva de la optimización e implementación de estrategias comerciales y operativas, así como: (i) incremento de tarifas por inflación, (ii) implementación de nuevas tarifas derivada de la modificación al Anexo 4 del Título de Concesión FARAC I, y (iii) mezcla vehicular.

El crecimiento de ingresos de 2025 respecto a 2024 se vio beneficiado por el crecimiento en ingresos en 8.90% en el segmento de camiones; así también, el incremento de tráfico principalmente en el tramo Guadalajara – Zapotlanejo contribuyó de forma significativa al incremento en ingresos.

Las Autopistas al amparo de la Concesión FARAC I también generan ingresos provenientes de la instalación de Servicios Auxiliares propios como restaurantes y tiendas de conveniencia, ingresos recibidos por el uso del Derecho de Vía cobrados a locatarios tales como estaciones de servicio y tiendas de conveniencia; así como por el ingreso recibido por la construcción o paso de instalaciones eléctricas y de telecomunicaciones, acueductos y gasoductos.

Ingresos de CONIPSA y COVIQSA

Derivado de CONIPSA y COVIQSA, se reconocen dos tipos de ingresos adicionales: (a) ingresos de peaje por concesión y, (b) ingresos por servicios de operación.

Más detalle respecto del comportamiento de dichos ingresos es presentado posteriormente en la Sección II.4.1 “Resultados de la Operación” del presente Reporte Anual.

Ingresos de COTESA

Los ingresos de COTESA se conforman principalmente por los ingresos de peaje por concesión.

Más detalle respecto del comportamiento de dichos ingresos es presentado posteriormente en la Sección II.4.1 “Resultados de la Operación” del presente Reporte Anual.

Ingresos de AUTOVIM

Los ingresos de AUTOVIM se conforman principalmente por los ingresos de peaje por concesión.

Más detalle respecto del comportamiento de dichos ingresos es presentado posteriormente en la Sección II.4.1 “Resultados de la Operación” del presente Reporte Anual.

[Resto de la página intencionalmente en blanco / Continúa en la siguiente página]

Tabla 20. Ingresos por Segmento (cifras en miles de pesos)

	31 de diciembre de 2025						
	FARAC I	COVIQSA	CONIPSA	COTESA	AUTOVIM	Eliminaciones y otros	Total
Ingresos totales	\$ 16,357,366.2	\$ 1,192,865.2	\$ 155,319.6	\$ 109,091.9	\$ 78,986.8	\$ (64,163.0)	\$ 17,829,466.8
Utilidad de operación	\$ 10,689,326.7	\$ 796,016.2	\$ (8,558.9)	\$ 35,247.7	\$ 28,740.3	\$ (24,198.0)	\$ 11,516,574.0
(Pérdida) Utilidad neta	\$ 5,656,976.4	\$ 756,382.7	\$ (20,793.9)	\$ 30,994.8	\$ 26,469.4	\$ (1,091,937.0)	\$ 5,358,092.5
Pasivos totales	\$ 54,970,108.6	\$ 631,049.6	\$ 1,676.1	\$ 52,326.0	\$ 35,277.9	\$ (2,001,601.0)	\$ 53,688,837.2

	31 de diciembre de 2024						
	FARAC I	COVIQSA	CONIPSA	COTESA	AUTOVIM	Eliminaciones y otros	Total
Ingresos totales	\$ 14,334,067.5	\$ 1,180,136.4	\$ 224,474.8	\$ 108,201.7	\$ 68,825.4	\$ (65,962.4)	\$ 15,849,743.3
Utilidad de operación	\$ 10,028,074.7	\$ 872,089.4	\$ 91,079.6	\$ 42,896.7	\$ 25,028.5	\$ (24,602.6)	\$ 11,034,566.4
(Pérdida) Utilidad neta	\$ 4,582,401.1	\$ 824,583.9	\$ 88,591.2	\$ 39,315.6	\$ 27,064.5	\$ (773,221.8)	\$ 4,788,734.4
Pasivos totales	\$ 56,689,010.7	\$ 820,015.8	\$ 172,013.1	\$ 77,207.7	\$ 22,378.7	\$ (2,234,841.9)	\$ 55,545,784.2

	31 de diciembre de 2023						
	FARAC I	COVIQSA	CONIPSA	COTESA	AUTOVIM	Eliminaciones y otros	Total
Ingresos totales	\$ 13,522,813.1	\$ 1,181,062.4	\$ 262,385.6	\$ 106,612.6	\$ 61,765.4	\$ (55,832.4)	\$ 15,078,806.6
Utilidad de operación	\$ 9,531,797.8	\$ 836,715.0	\$ 178,175.0	\$ 45,242.1	\$ 23,061.6	\$ (19,860.4)	\$ 10,595,131.0
(Pérdida) Utilidad neta	\$ 4,529,070.0	\$ 775,338.2	\$ 144,317.1	\$ 44,473.6	\$ 27,465.6	\$ (897,680.3)	\$ 4,622,984.3
Pasivos totales	\$ 58,727,628.1	\$ 1,248,994.0	\$ 278,956.9	\$ 102,994.6	\$ 16,912.3	\$ (2,496,655.8)	\$ 57,878,830.2

II.3 Informe de Créditos Relevantes.

II.3.1 Créditos Preferentes.

La Tabla 21 muestra las características del crédito de RCO al 31 de diciembre de 2025:

Tabla 21. Créditos Preferentes RCO (cifras en miles de pesos)

Tipo de crédito	Concesión	Tasa de Interés	Margen Aplicable	Año de vencimiento	Balance al 31 de diciembre de 2025
Crédito de Gastos de Capital Santander 2019	FARAC I	TIIE 28	250 pbs	2034	740,464.6
Certificados Bursátiles pesos 2012	FARAC I	9.00%	N/A	2027	238,794.9
Certificados Bursátiles UDI 2012 ⁽¹⁾	FARAC I	5.25%	N/A	2032	1,973,277.3
Certificados Bursátiles pesos 2014	FARAC I	9.05%	N/A	2030	3,036,000.0
Certificados Bursátiles UDI 2018 ⁽²⁾	FARAC I	6.00%	N/A	2040	21,373,493.2
Certificados Bursátiles pesos 2019	FARAC I	9.67%	N/A	2038	2,772,000.0
Senior Notes	FARAC I	9.00%	N/A	2028	2,175,000.0
Crédito Simple Banobras ⁽³⁾	FARAC I	10.17%	N/A	2037	9,591,472.6
Crédito Simple Inbursa ⁽⁴⁾	FARAC I	10.35%	N/A	2034	3,970,024.8
Total ⁽⁵⁾					45,870,527.6

(1) 258,032,773.08 UDIs al valor de la UDI al 31 de diciembre de 2025 de 8.665387

(2) 2,491,451,000 UDIs al valor de la UDI al 31 de diciembre de 2025 de 8.665387

(3) El crédito Simple Banobras corresponde a los tramos A, B y C con una tasa ponderada de 10.17%

(4) Vencimiento original del crédito en 2029

(5) No incluye comisiones y gastos por financiamiento

Créditos Preferentes FARAC I

RCO cuenta con Créditos Preferentes al amparo del Título de Concesión FARAC I, todos denominados en Pesos

o UDIS. En cada caso el acreditado es RCO y los acreedores comprenden: (i) bancos nacionales, (ii) bancos nacionales a título particular y, (iii) inversionistas bursátiles tanto nacionales como extranjeros.

Los Créditos Preferentes son los siguientes:

1. Crédito de Gastos de Capital Santander 2019.
2. Crédito Simple Banobras.
3. Crédito Simple Inbursa.
4. Crédito Revolvente BBVA - Banorte - Bancoppel – Sabadell (no dispuesto)
5. Certificados Bursátiles denominados en pesos RCO 12.
6. Certificados Bursátiles denominados en pesos RCO 14.
7. Certificados Bursátiles denominados en UDIS RCO 12U.
8. Certificados Bursátiles denominados en UDIS RCO 18U.
9. Certificados Bursátiles denominados en pesos RCO 19.
10. Instrumentos de deuda preferente denominados en pesos y emitidos conforme a la Regla 144ª y la Regulación S de la Ley de Valores de 1933 de EUA con vencimiento en 2028 (las Senior Notes).

Crédito Preferente COVIQSA

A partir del refinanciamiento de su deuda efectuado durante 2015, COVIQSA contaba con dos Créditos Preferentes denominados en Pesos mexicanos cuyos acreedores eran una entidad mexicana para el primer crédito y un sindicato compuesto de dos entidades mexicanas para el segundo crédito, mismos que fueron pagados en su totalidad en mayo de 2025.

II.3.2 Instrumentos financieros derivados.

RCO ha hecho uso de Instrumentos Financieros Derivados para mitigar sus riesgos financieros al fijar o limitar las fluctuaciones de mercado y posibles efectos que pudieran generarse ante un alza significativa en tasas de interés. Los principales riesgos identificados respecto de la deuda del RCO son: (i) el riesgo de cambios en las tasas de interés y, (ii) riesgos de liquidez.

De conformidad con sus políticas, RCO lleva a cabo operaciones financieras de derivados únicamente para fines de cobertura.

RCO revisa de manera trimestral el valor razonable de mercado de los Instrumentos Financieros Derivados designados como cobertura de flujo de efectivo. El valor razonable de los Instrumentos Financieros Derivados es proporcionado por expertos independientes, basado en sus propias metodologías y haciendo uso de métodos, técnicas y modelos razonables.

Adicionalmente, RCO a través de un tercero independiente realiza pruebas de efectividad de los derivados contratados comparando el desempeño real de estos derivados contra un desempeño teórico y verificando que siempre mantengan una razón de cobertura que proporcione un alto nivel de efectividad de acuerdo a la norma correspondiente.

RCO revisa todos los contratos de bienes y servicios en los cuales forma parte, a fin de identificar derivados implícitos que debieran ser segregados del contrato anfitrión para reconocerlo a su valor razonable. Cuando un derivado implícito es identificado y el contrato anfitrión no ha sido valuado a valor razonable, el derivado implícito se segrega del contrato anfitrión y se reconoce a su valor razonable. El valor razonable al inicio y los cambios en dicho valor son reconocidos en resultados del periodo, dentro del resultado financiero. Al 31 de diciembre de 2025 no existen derivados implícitos que deban ser segregados del contrato anfitrión.

Por su parte, la proporción de cobertura provista por los Instrumentos Financieros Derivados de RCO en 2025, 2024 y 2023 basada en los riesgos financieros de RCO, al término de cada año respectivo fue de 100.00%.

Los Instrumentos Financieros Derivados han sido designados de manera formal como coberturas de flujo de efectivo y han sido calificados como altamente efectivos; RCO considera que el efecto potencial de sus pérdidas netas cubiertas es poco significativo sobre el capital de los accionistas. Por tanto, RCO ha determinado que no se requiere ningún análisis de sensibilidad.

Tasa variable a tasa fija (cobertura)

El monto nocional al cierre de 2025 en FARAC I es de \$740.5 millones, con una tasa fija promedio ponderada de 9.09%.

El monto nocional al cierre de 2024 en FARAC I es de \$774.5 millones, con una tasa fija promedio ponderada de 9.09% y COVIQSA tuvo un monto nocional al cierre de diciembre de 2024 de \$121.0 millones con una tasa fija de

6.11%.

El monto nocional al cierre de 2023 en FARAC I es de \$808.6 millones, con una tasa fija promedio ponderada de 9.09%. COVIQSA tuvo un monto nocional al cierre de diciembre de 2023 de \$348.7 millones con una tasa fija de 6.11% y CONIPSA tuvo un monto nocional al cierre de diciembre de 2023 de \$29.5 millones con una tasa fija de 5.78%.

Tabla 22. Características de los instrumentos financieros derivados (cifras en miles de pesos)

Concesión	Monto nocional / valor nominal**	Valor del activo subyacente/ variable de referencia			Valor razonable *			Fecha de vencimiento
		2025	2024	2023	2025	2024	2023	
FARAC I	740,464.6	9.085% (TIIE a 28 días)	9.085% (TIIE a 28 días)	9.085% (TIIE a 28 días)	(24,976.7)	16,766.8	(12,537.1)	12-jun-34
	740,464.6				(24,976.7)	16,766.8	(12,537.1)	
COVIQSA	-	6.1100% (TIIE a 28 días)	6.1100% (TIIE a 28 días)	6.1100% (TIIE a 28 días)	-	683.7	6,548.4	27-may-25
COVIQSA	-	6.1100% (TIIE a 28 días)	6.1100% (TIIE a 28 días)	6.1100% (TIIE a 28 días)	-	646.8	5,847.4	27-may-25
	-				-	1,330.6	12,395.7	
CONIPSA	-	5.7800% (TIIE a 28 días)	5.7800% (TIIE a 28 días)	5.7800% (TIIE a 28 días)	-	-	319.8	27-ago-24
CONIPSA	-	5.7800% (TIIE a 28 días)	5.7800% (TIIE a 28 días)	5.7800% (TIIE a 28 días)	-	-	324.0	27-ago-24
	-				-	-	643.8	

* Valor razonable negativo = reconocimiento del pasivo en el balance.

** Valor nocional/valor nominal al cierre de diciembre de 2025.

II.3.3 Impuestos a la utilidad diferidos.

Derivado principalmente de las pérdidas fiscales y otras diferencias temporales, a la fecha, se cuenta con impuestos a la utilidad diferidos en el activo, cuyo saldo total al 31 de diciembre de 2025 fue de \$6,610.6 millones, mientras que para 2024 se situó en \$6,323.9 millones de pesos y al cierre de 2023 el saldo fue de \$5,904.3 millones de pesos.

Por otro lado, se cuenta con impuestos a la utilidad diferidos en el pasivo, cuyo saldo al 31 de diciembre de 2025 fue de \$3.1 millones, \$10.4 millones en 2024 y \$2.2 millones en 2023.

II.3.4 Estado de los Créditos.

Al 31 de diciembre de 2025 RCO y subsidiarias se encuentran al corriente en el pago del capital e intereses de sus Créditos Preferentes y sus obligaciones por Instrumentos Financieros Derivados.

Obligaciones de hacer o no hacer en materia de cambios de control (reestructuras corporativas)

1. FARAC I:
 - a. *Obligación de hacer:* deberá notificar al Agente Administrativo y a cualquier otra persona al efecto requerida bajo cualquier documento de financiamiento sobre cualquier venta u otra disposición de activos u otra propiedad de la concesionaria cuyo valor de mercado exceda de \$500.0 millones de pesos.

Obligación de no hacer: la Concesionaria no deberá (i) realizar ninguna fusión o cambiar su forma de organización o negocio, escisión o liquidación, rompimiento o disolución, (ii) mover, vender, arrendar, asignar, transferir o cualquier otra disposición de todos o de sustancialmente todos sus activos distintos a los acordados en los términos del Título de Concesión y los Documentos del Financiamiento, (iii) comprar, arrendar o adquirir cualquier activo distinto a los requeridos en conexión con la operación y mantenimiento de la Concesión (distintos a la adquisición de CONIPSA y COVIQSA) o adquirir cualquier subsidiaria o capital en cualquier otra persona excepto por las Inversiones Permitidas de conformidad con los Documentos del Financiamiento. De igual forma, constituye un evento de incumplimiento bajo el Crédito Banobras 2013, el Crédito Inbursa 2014, el Crédito de Gastos de Capital 2019 y el Crédito Revolvente BBVA - Banorte - Bancoppel - Sabadell, el que cualquier inversionista o accionista de RCO transfiera en cualquier momento el control directo o indirecto de la misma a cualquier persona, salvo que: (a) en la medida en que la aprobación de la SICT se requiera para realizar dicha transferencia, se obtenga dicha aprobación, y (b) el adquirente propuesto y sus accionistas o titulares directos o indirectos, no se encuentren, hasta donde sea el conocimiento de dicho inversionista o accionista, incluidos en la lista de Personas Especialmente Designadas como Nacionales y Bloqueadas (*Specially Designated National and Blocked Persons*) que mantiene la Oficina de Control de Recursos Extranjeros de los Estados Unidos de América (*United States Office of Foreign Assets Control, OFAC*) en el momento en que se lleva a cabo la transferencia de que se trate; en el entendido que no será aplicable restricción alguna, incluyendo las descritas

en los subincisos (a) y (b) de este párrafo, a cualquier transferencia que se lleve a cabo en relación con una oferta pública inicial de las acciones representativas del capital social de RCO.

2. COTESA

Al 31 de diciembre de 2025, COTESA no tiene ningún contrato de crédito.

3. CONIPSA

Al 31 de diciembre de 2025, CONIPSA no tiene ningún contrato de crédito.

4. COVIQSA

Al 31 de diciembre de 2025, COVIQSA no tiene ningún contrato de crédito.

5. AUTOVIM

Al 31 de diciembre de 2025, AUTOVIM no tiene ningún contrato de crédito.

II.4 Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera de la Emisora

II.4.1 Resultados de la operación

Los estados financieros consolidados auditados al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 son preparados por la Compañía y presentados de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera aplicables y vigentes (NIIF o IFRS por sus siglas en inglés) emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (IASB por sus siglas en inglés). Se adoptaron durante 2025 las modificaciones a las IFRS y las nuevas y revisadas IFRS aplicables para la Compañía.

[Resto de la página intencionalmente en blanco / Continúa en la siguiente página]

Resultados de Operación 2025 vs 2024

Tabla 23. Año 2025 comparado con el año 2024

Red de Carreteras de Occidente, SAPI de CV y Subsidiarias						
ESTADOS CONSOLIDADOS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS Y OTRAS UTILIDADES (PÉRDIDAS) INTEGRALES COMPARATIVOS						
(Cifras en miles de pesos)						
Del 1 de enero al 31 de diciembre de:						
	2025	% / Ingresos Totales	2024	% / Ingresos Totales	Variación \$	Variación %
INGRESOS TOTALES	17,828,546.5	100.00	15,849,744.1	100.00	1,978,802.4	12.48
Ingresos de peaje por concesión	15,171,246.7	85.10	14,322,789.7	90.37	848,457.0	5.92
Ingresos por servicios de operación	192,506.9	1.08	258,262.9	1.63	(65,756.0)	(25.46)
Ingresos por uso derecho de vía y otros relacionados	474,223.2	2.66	440,076.1	2.78	34,147.1	7.76
Total ingresos de peaje y otros ingresos de concesión	15,837,976.8	88.83	15,021,128.7	94.77	816,848.1	5.44
Ingresos por construcción de obras de ampliación y rehabilitación	1,990,569.7	11.17	828,615.4	5.23	1,161,954.3	140.23
COSTOS Y GASTOS	6,413,226.7	35.97	4,881,761.4	30.80	1,531,465.3	31.37
Costos y gastos de personal	806,969.6	4.53	698,552.5	4.41	108,417.1	15.52
Gastos operativos	1,546,349.6	8.67	1,604,837.6	10.13	(58,488.0)	(3.64)
Costo por uso derecho de vía y otros relacionados	242,773.2	1.36	222,177.2	1.40	20,596.0	9.27
Amortizaciones y depreciaciones	1,826,565.4	10.25	1,527,579.5	9.64	298,985.9	19.57
Total de costos y gastos sin costos de construcción	4,422,657.8	24.81	4,053,146.8	25.57	369,511.0	9.12
Costos de construcción de obras de ampliación y rehabilitación	1,990,568.9	11.17	828,614.6	5.23	1,161,954.3	140.23
UTILIDAD ANTES DE OTROS INGRESOS, NETO	11,415,319.8	64.03	10,967,982.7	69.20	447,337.1	4.08
Otros ingresos, neto	101,255.3	0.57	66,584.9	0.42	34,670.4	52.07
UTILIDAD DE OPERACIÓN	11,516,575.1	64.60	11,034,567.7	69.62	482,007.5	4.37
Resultado financiero	4,005,217.4	22.47	4,126,906.2	26.04	(121,688.8)	(2.95)
Gasto por intereses	4,055,310.5	22.75	4,357,505.0	27.49	(302,194.5)	(6.94)
Comisiones e intereses por financiamiento	3,847,667.2	21.58	4,119,376.4	25.99	(271,709.1)	(6.60)
Intereses instrumentos financieros derivados	4,666.7	0.03	-	-	4,666.7	100.00
Intereses mantenimiento mayor	187,483.4	1.05	226,612.1	1.43	(39,128.8)	(17.27)
Intereses por arrendamiento	15,493.2	0.09	11,516.5	0.07	3,976.7	34.53
Pérdida en actualización de UDIS	880,398.6	4.94	992,302.4	6.26	(111,903.7)	(11.28)
Ingresos por intereses	(932,026.8)	(5.23)	(1,223,696.4)	(7.72)	291,669.6	23.84
Pérdida cambiaria neta	1,535.0	0.01	795.1	0.01	739.9	93.05
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS A LA UTILIDAD	7,511,357.7	42.13	6,907,661.5	43.58	603,696.3	8.74
IMPUESTOS A LA UTILIDAD	2,153,264.9	12.08	2,118,925.9	13.37	34,339.0	1.62
UTILIDAD NETA DEL PERIODO	5,358,092.8	30.05	4,788,735.5	30.21	569,357.3	11.89
Otros componentes de la (Pérdida) utilidad integral						
Valuación de instrumentos financieros derivados	(44,255.4)	(0.25)	47,564.4	0.30	(91,819.7)	(193.0)
Impuestos diferidos de los instrumentos financieros derivados	13,276.9	0.07	(14,269.0)	(0.09)	27,545.9	193.0
Reclasificaciones por importes reconocidos en pérdidas y ganancias	1,181.5	0.01	(29,969.2)	(0.19)	31,150.7	103.9
Impuestos diferidos de instrumentos financieros reclasificados a pérdidas y ganancias	(354.5)	(0.00)	8,990.8	0.06	(9,345.2)	(103.9)
(Pérdidas) y ganancias actuariales	(1,226.3)	(0.01)	(3,818.8)	(0.02)	2,592.5	67.9
UTILIDAD INTEGRAL DEL PERIODO	5,326,715.1	29.88	4,797,233.6	30.27	529,481.5	11.0
UTILIDAD BÁSICA Y DILUIDA POR ACCIÓN ORDINARIA (pesos)	0.187	0.000	0.167	0.000	0.020	11.9

Ingresos

Los ingresos totales de RCO aumentaron 12.48% situándose en \$17,828.5 millones en 2025 respecto de \$15,849.7 millones en 2024. Los ingresos totales sin considerar los ingresos por construcción de Obras de Ampliación pasaron de \$15,021.1 millones en 2024 a \$15,838.0 millones en 2025, lo que representó un incremento de 5.44% o \$816.8 millones. En 2025, los ingresos de RCO consistieron principalmente en ingresos de peaje por concesión, lo que representó un 85.10% de los ingresos totales de dicho año; el incremento se debe al crecimiento orgánico del tráfico de autos y camiones en función de la actividad económica en las Autopistas.

Los ingresos de peaje por concesión (FARAC I, CONIPSA, COVIQSA, COTESA y AUTOVIM) aumentaron en 5.92% para situarse en \$15,171.2 millones en 2025 respecto de \$14,322.8 millones en 2024. Estos ingresos por peaje son atribuibles al aumento de 0.21% en el TPD de FARAC I, respecto a 2024 y al incremento de tarifas en 2025.

Los pagos por servicios de operación hechos por SICT a CONIPSA y a COVIQSA disminuyeron un 25.46% para situarse en \$192.5 millones en 2025 respecto de \$258.3 millones en 2024. Al respecto véase la Sección II.6 "Principales Políticas Contables-Reconocimiento de ingresos por servicios de operación relacionados con pago por disponibilidad" del presente Reporte Anual.

Los ingresos derivados de uso del Derecho de Vía y otros relacionados, los cuales principalmente consisten en ingresos adicionales provenientes de la instalación de Servicios Auxiliares propios como restaurantes y tiendas de conveniencia, ingresos recibidos por el uso del Derecho de Vía cobrados a locatarios tales como estaciones de servicio y tiendas de conveniencia; así como por el ingreso recibido por la construcción o paso de aprovechamientos

como son instalaciones eléctricas y de telecomunicaciones, acueductos y gasoductos, aumentó en 7.76% para situarse en \$474.2 millones en 2025 respecto de \$440.1 millones en 2024.

Costos y Gastos

Los costos y gastos de personal reflejan un incremento de 15.52% para situarse en \$807.0 millones en 2025 respecto de \$698.6 millones en 2024.

Gastos operativos disminuyeron en 3.64% para situarse en \$1,546.3 millones en 2025 respecto de \$1,604.8 millones en 2024. Dentro de este rubro se registra la provisión de gastos de mantenimiento mayor, la cual en 2025 fue de \$485.2 millones, menor en \$197.3 millones o un 28.91% en comparación con 2024; este rubro incluye costos de mantenimiento adicionales que no forman parte de la provisión de mantenimiento mayor utilizada para el cálculo de la UAFIDA Ajustada; este decremento se debe principalmente a la proyección de los gastos de mantenimiento mayor. Más detalle respecto al cálculo en la Sección II.5.

Los costos por uso y derecho de vía y otros relacionados aumentaron en un 9.27%, pasando de \$222.2 millones en 2024 a \$242.8 millones en 2025, esto derivado del incremento en los ingresos por uso y derecho de vía y otros relacionados.

Las amortizaciones y depreciaciones aumentaron en 19.57% o \$299.0 millones para situarse en \$1,826.6 millones en 2025 respecto de \$1,527.6 millones en 2024.

Los costos de construcción de obras de ampliación y rehabilitación aumentaron en 140.23% para situarse en \$1,990.6 millones en 2025 respecto de \$828.6 millones en 2024.

Utilidad de Operación; UAFIDA y UAFIDA Ajustada

La utilidad de operación aumentó en un 4.37% con un valor de \$11,516.6 millones al cierre de 2025 comparado con un valor de \$11,034.6 millones al cierre de 2024.

La UAFIDA aumentó en un 6.22% registrando \$13,343.1 millones al cierre de 2025 respecto a \$12,562.1 millones registrados al cierre de 2024.

La UAFIDA Ajustada aumentó en un 4.75% alcanzando \$13,828.4 millones al cierre de 2025 en comparación con \$13,201.6 millones al cierre de 2024. Lo anterior se debió principalmente al incremento en la utilidad de operación antes mencionado.

Resultado financiero

El gasto por intereses disminuyó en 6.94% o \$302.2 millones registrando \$4,055.3 millones al cierre de 2025 respecto a \$4,357.5 millones al cierre de 2024, dicha disminución se debió principalmente a: (i) el decremento de \$271.7 millones en las comisiones e intereses por financiamiento, (ii) el decremento de \$39.1 millones en intereses mantenimiento mayor, (iii) el incremento de \$4.0 millones en intereses por arrendamiento y (iv) el incremento de \$4.7 millones en intereses por instrumentos financieros derivados.

Así también, RCO reconoce una pérdida en actualización de UDIS, misma que no representó una salida de efectivo durante 2025, de los Certificados Bursátiles denominados en UDI por \$880.4 millones, pero afectará el gasto por intereses en periodos futuros.

Los ingresos por intereses disminuyeron un 23.84% o \$291.7 millones, alcanzando \$932.0 millones al cierre de 2025 en comparación con los \$1,223.7 millones al cierre de 2024 debido principalmente a la disminución en el efectivo disponible.

Al cierre de 2025, RCO registró una pérdida cambiaria de \$1.5 millones; al cierre del 2024, RCO registró una pérdida cambiaria de \$0.8 millones como resultado de las fluctuaciones en el tipo de cambio y su efecto en las cuentas por pagar denominados en moneda extranjera.

Utilidad antes de impuestos a la utilidad

Al cierre de 2025, RCO reportó una ganancia antes de impuestos a la utilidad consolidada de \$7,511.4 millones, que representó un incremento del 8.74% en razón de la utilidad antes de impuestos a la utilidad registrada al cierre de 2024 equivalente a \$6,907.7 millones.

Utilidad Neta

La utilidad neta consolidada se aumentó en un 11.89% alcanzando una utilidad con valor de \$5,358.1 millones al cierre de 2025, en comparación con la utilidad de \$4,788.7 millones registrada al cierre de 2024.

Resultados de Operación 2024 vs 2023

Tabla 24. Año 2024 comparado con el año 2023

Red de Carreteras de Occidente, SAPI de CV y Subsidiarias						
ESTADOS CONSOLIDADOS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS Y OTRAS UTILIDADES (PÉRDIDAS) INTEGRALES COMPARATIVOS						
(Cifras en miles de pesos)						
Del 1 de enero al 31 de diciembre de:						
	2024	% / Ingresos Totales	2023	% / Ingresos Totales	Variación \$	Variación %
INGRESOS TOTALES	15,849,744.1	100.00	15,078,806.6	100.00	770,937.5	5.11
Ingresos de peaje por concesión	14,322,789.7	90.37	13,351,082.4	88.54	971,707.3	7.28
Ingresos por servicios de operación	258,262.9	1.63	354,747.7	2.35	(96,484.8)	(27.20)
Ingresos por uso derecho de vía y otros relacionados	440,076.1	2.78	407,167.7	2.70	32,908.4	8.08
Ingreso por servicios especializados	-	-	-	-	-	-
Total ingresos de peaje y otros ingresos de concesión	15,021,128.7	94.77	14,112,997.8	93.59	908,130.9	6.43
Ingresos por construcción de obras de ampliación y rehabilitación	828,615.4	5.23	965,808.8	6.41	(137,193.4)	(14.21)
COSTOS Y GASTOS	4,881,761.4	30.80	4,584,282.0	30.40	297,479.4	6.49
Costos y gastos de personal	698,552.5	4.41	629,399.6	4.17	69,152.8	10.99
Gastos operativos	1,604,837.6	10.13	1,469,900.7	9.75	134,936.9	9.18
Costo por uso derecho de vía y otros relacionados	222,177.2	1.40	214,041.4	1.42	8,135.8	3.80
Amortizaciones y depreciaciones	1,527,579.5	9.64	1,305,131.5	8.66	222,448.0	17.04
Total de costos y gastos sin costos de construcción	4,053,146.8	25.57	3,618,473.2	-	-	12.01
Costos de construcción de obras de ampliación y rehabilitación	828,614.6	5.23	965,808.8	6.41	(137,194.2)	(14.21)
UTILIDAD ANTES DE OTROS INGRESOS (GASTOS), NETO	10,967,982.7	69.20	10,494,524.6	69.60	473,458.2	4.51
Otros ingresos, neto	66,584.9	0.42	100,606.4	0.67	(34,021.5)	(33.82)
UTILIDAD DE OPERACIÓN	11,034,567.7	69.62	10,595,131.0	70.27	439,436.7	4.15
Resultado financiero	4,126,906.2	26.04	4,191,395.2	27.80	(64,489.0)	(1.54)
Gasto por intereses	4,357,505.0	27.49	4,438,841.2	29.44	(81,336.2)	(1.83)
Comisiones e intereses por financiamiento	4,119,376.4	25.99	4,267,239.6	28.30	(147,863.2)	(3.47)
Intereses instrumentos financieros derivados	-	-	-	-	-	-
Intereses mantenimiento mayor	226,612.1	1.43	165,740.4	1.10	60,871.8	36.73
Intereses por arrendamiento	11,516.5	0.07	5,861.3	0.04	5,655.2	96.48
Pérdida en actualización de UDIS	992,302.4	6.26	932,651.5	6.19	59,650.9	6.40
Ingresos por intereses	(1,223,696.4)	(7.72)	(1,180,361.6)	(7.83)	(43,334.7)	(3.67)
Pérdida cambiaria neta	795.1	0.01	264.1	0.00	531.1	201.13
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS A LA UTILIDAD	6,907,661.5	43.58	6,403,735.8	42.47	503,925.6	7.87
IMPUESTOS A LA UTILIDAD	2,118,925.9	13.37	1,780,751.6	11.81	338,174.4	18.99
UTILIDAD NETA CONSOLIDADA DEL PERIODO	4,788,735.5	30.21	4,622,984.3	30.66	165,751.3	3.59
Otros componentes de la utilidad Integral						
Partidas que serán reclasificadas posteriormente a pérdidas y ganancias						
Valuación de instrumentos financieros derivados	47,564.4	0.30	21,992.0	0.15	25,572.4	116.28
Impuestos diferidos de los instrumentos financieros derivados	(14,269.0)	(0.09)	(6,597.6)	(0.04)	(7,671.4)	(116.28)
Reclasificaciones por importes reconocidos en pérdidas y ganancias	(29,969.2)	(0.19)	(47,301.2)	(0.31)	17,332.0	36.64
Impuestos diferidos de instrumentos financieros reclasificados a pérdidas y ganancias	8,990.8	0.06	14,190.4	0.09	(5,199.6)	(36.64)
(Pérdidas) y ganancias actuariales	(3,818.8)	(0.02)	(3,027.1)	(0.02)	(791.7)	(26.15)
UTILIDAD INTEGRAL DEL PERIODO	4,797,233.6	30.27	4,602,240.7	30.52	194,992.9	4.24
UTILIDAD BÁSICA Y DILUIDA POR ACCIÓN ORDINARIA (pesos)	0.167	0.000	0.161	0.000	0.006	3.6

Ingresos

Los ingresos totales de RCO aumentaron 5.11% situándose en \$15,849.7 millones en 2024 respecto de \$15,078.8 millones en 2023. Los ingresos totales sin considerar los ingresos por construcción de Obras de Ampliación pasaron de \$14,113.0 millones a \$15,021.1 millones, lo que representó un incremento de 6.43% o \$908.1 millones. En 2024, los ingresos de RCO consistieron principalmente en ingresos de peaje por concesión, lo que representó un 90.37% de los ingresos totales de dicho año; el incremento se debe al crecimiento orgánico del tráfico de autos y camiones en función de la actividad económica en las Autopistas.

Los ingresos de peaje por concesión (FARAC I, CONIPSA, COVIQSA, COTESA y AUTOVIM) aumentaron en 7.28% para situarse en \$14,322.8 millones en 2024 respecto de \$13,351.1 millones en 2023. Estos ingresos por peaje son atribuibles al aumento de 5.29% en el TPD de FARAC I, respecto a 2023.

Los pagos por servicios de operación hechos por SICT a CONIPSA y a COVIQSA disminuyeron un 27.20% para situarse en \$258.3 millones en 2024 respecto de \$354.7 millones en 2023. Al respecto véase la Sección II.6 "Principales Políticas Contables-Reconocimiento de ingresos por servicios de operación relacionados con pago por disponibilidad" del presente Reporte Anual.

Los ingresos derivados de uso del Derecho de Vía y otros relacionados, los cuales principalmente consisten en ingresos adicionales provenientes de la instalación de Servicios Auxiliares propios como restaurantes y tiendas de conveniencia, ingresos recibidos por el uso del Derecho de Vía cobrados a locatarios tales como estaciones de servicio y tiendas de conveniencia; así como por el ingreso recibido por la construcción o paso de aprovechamientos como son instalaciones eléctricas y de telecomunicaciones, acueductos y gasoductos, aumentó en 8.08% para situarse en \$440.1 millones en 2024 respecto de \$407.2 millones en 2023.

Costos y Gastos

Los costos y gastos de personal reflejan un incremento de 10.99% para situarse en \$698.6 millones en 2024 respecto de \$629.4 millones en 2023.

Gastos operativos aumentó en 9.18% para situarse en \$1,604.8 millones en 2024 respecto de \$1,469.9 millones en 2023. Dentro de este rubro se registra la provisión de gastos de mantenimiento mayor, la cual en 2024 fue de \$682.6 millones, mayor en \$104.4 millones o un 18.05% en comparación con 2023; este rubro incluye costos de mantenimiento adicionales que no forman parte de la provisión de mantenimiento mayor utilizada para el cálculo de la UAFIDA Ajustada; este incremento se debe principalmente a la proyección de los gastos de mantenimiento mayor. Más detalle respecto al cálculo en la Sección II.5.

Los costos por uso y derecho de vía y otros relacionados aumentaron en un 3.80%, pasando de \$214.0 millones en 2023 a \$222.2 millones en 2024, esto derivado del incremento en los ingresos por uso y derecho de vía y otros relacionados.

Las amortizaciones y depreciaciones aumentaron en 17.04% o \$222.4 millones para situarse en \$1,527.6 millones en 2024 respecto de \$1,305.1 millones en 2023.

Los costos de construcción de obras de ampliación y rehabilitación disminuyeron en 14.21% para situarse en \$828.6 millones en 2024 respecto de \$965.8 millones en 2023.

Utilidad de Operación; UAFIDA y UAFIDA Ajustada

La utilidad de operación aumentó en un 4.15% con un valor de \$11,034.6 millones al cierre de 2024 comparado con un valor de \$10,595.1 millones al cierre de 2023.

La UAFIDA aumentó en un 5.56% registrando \$12,562.1 millones al cierre de 2024 respecto a \$11,900.3 millones registrados al cierre de 2023.

La UAFIDA Ajustada aumentó en un 5.80% alcanzando \$13,201.6 millones al cierre de 2024 en comparación con \$12,478.4 millones al cierre de 2023. Lo anterior se debió principalmente al incremento en la utilidad de operación antes mencionado.

Resultado financiero

El gasto por intereses disminuyó en 1.83% o \$81.3 millones registrando \$4,357.5 millones al cierre de 2024 respecto a \$4,438.8 millones al cierre de 2023, dicha disminución se debió principalmente a: (i) el decremento de \$147.9 millones en las comisiones e intereses por financiamiento, (ii) el incremento de \$60.9 millones en intereses mantenimiento mayor y (iii) el incremento de \$5.7 millones en intereses por arrendamiento.

Así también, RCO reconoce una pérdida en actualización de UDIS, misma que no representó una salida de efectivo durante 2024, de los Certificados Bursátiles denominados en UDI por \$992.3 millones, pero afectará el gasto por intereses en periodos futuros.

Los ingresos por intereses incrementaron un 3.67% o \$43.3 millones, aumentando la cifra a \$1,223.7 millones al cierre de 2024 en comparación con los \$1,180.4 millones al cierre de 2023 debido principalmente al incremento en el efectivo disponible.

Al cierre de 2024, RCO registró una pérdida cambiaria de \$0.8 millones; al cierre del 2023, RCO registró una pérdida cambiaria de \$0.3 millones como resultado de las fluctuaciones en el tipo de cambio y su efecto en las cuentas por pagar denominados en moneda extranjera.

Utilidad antes de impuestos a la utilidad

Al cierre de 2024, RCO reportó una ganancia antes de impuestos a la utilidad consolidada de \$6,907.7 millones,

que representó un incremento del 7.87% en razón de la utilidad antes de impuestos a la utilidad registrada al cierre de 2023 equivalente a \$6,403.7 millones.

Utilidad Neta

La utilidad neta consolidada se aumentó en un 3.59% alcanzando una utilidad con valor de \$4,788.7 millones al cierre de 2024, en comparación con la utilidad de \$4,623.0 millones registrada al cierre de 2023.

Flujos de Efectivo Históricos

La siguiente tabla presenta los componentes de los flujos de efectivo de RCO para los periodos indicados:

Tabla 25. Flujos de Efectivo

Para el ejercicio fiscal terminado el 31 de diciembre de:	2025	2024	2023
(Cifras en miles de pesos)			
Estado de Flujo de Efectivo consolidado:			
Flujos netos de efectivo generados por actividades de operación	11,350,096.4	10,226,092.6	10,236,257.2
Flujos netos de efectivo aplicados en actividades de inversión	(2,292,328.5)	(973,632.0)	(1,530,672.6)
Flujos netos de efectivo aplicados en actividades de financiamiento	(10,058,417.2)	(9,980,232.1)	(10,641,658.9)

Actividades de Operación

El flujo neto de efectivo generado por actividades de operación para el ejercicio fiscal terminado el 31 de diciembre de 2025 fue \$11,350.1 millones y consiste principalmente en ingresos de peaje por concesión, ingresos por servicios de operación e ingresos por uso de Derecho de Vía. Así también, se tuvo un pago de impuestos a la utilidad por \$2,292.7 millones.

El flujo neto de efectivo generado por actividades de operación para el ejercicio fiscal terminado el 31 de diciembre de 2024 fue \$10,226.1 millones y consiste principalmente en ingresos de peaje por concesión, ingresos por servicios de operación e ingresos por uso de Derecho de Vía. Así también, se tuvo un pago de impuestos a la utilidad por \$2,524.6 millones.

El flujo neto de efectivo generado por actividades de operación para el ejercicio fiscal terminado el 31 de diciembre de 2023 fue \$10,236.3 millones y consiste principalmente en ingresos de peaje por concesión, ingresos por servicios de operación e ingresos por uso de Derecho de Vía. Así también, se tuvo un pago de impuestos a la utilidad por \$1,196.1 millones.

Actividades de Inversión

El flujo neto de efectivo aplicado en actividades de inversión consiste principalmente en pagos hechos por los activos intangibles de la concesión relacionados con Obras de Ampliación o rehabilitación, adquisición de mobiliario y equipo y pagos por negocios adquiridos.

El flujo neto de efectivo aplicado en actividades de inversión para el ejercicio fiscal terminado el 31 de diciembre de 2025 fue de \$2,292.3 millones y se compuso principalmente de pagos hechos para completar ciertas Obras de Ampliación por \$3,187.5 millones, montos que incrementan el valor en libros de los activos intangibles de la concesión.

El flujo neto de efectivo aplicado en actividades de inversión para el ejercicio fiscal terminado el 31 de diciembre de 2024 fue de \$973.6 millones y se compuso principalmente de pagos hechos para completar ciertas Obras de Ampliación por \$2,130.1 millones, montos que incrementan el valor en libros de los activos intangibles de la concesión.

El flujo neto de efectivo aplicado en actividades de inversión para el ejercicio fiscal terminado el 31 de diciembre de 2023 fue de \$1,530.7 millones y se compuso principalmente de pagos hechos para completar ciertas Obras de Ampliación por \$2,645.4 millones, montos que incrementan el valor en libros de los activos intangibles de la concesión.

Actividades de Financiamiento

El flujo neto de efectivo aplicado en actividades de financiamiento consiste principalmente en amortizaciones de

deuda, pagos de intereses, pagos de Instrumentos Financieros Derivados, pagos de costos y comisiones por emisión de deuda y reducciones de capital.

El flujo neto de efectivo aplicado en actividades de financiamiento para el ejercicio fiscal terminado el 31 de diciembre de 2025 fue \$10,058.4 millones y se compuso principalmente de (i) pago de deuda por \$3,100.7 millones, (ii) intereses pagados por \$3,862.0 millones, (iii) pago de pasivos por arrendamiento por \$75.5 millones, (iv) instrumentos financieros derivados cobrados por \$0.6 millones, (v) pago de comisión por financiamiento por \$20.9 millones y (vi) dividendos decretados por \$3,000.0 millones.

El flujo neto de efectivo aplicado en actividades de financiamiento para el ejercicio fiscal terminado el 31 de diciembre de 2024 fue \$9,980.2 millones y se compuso principalmente de (i) pago de deuda por \$2,677.7 millones, (ii) intereses pagados por \$4,125.2 millones, (iii) pago de pasivos por arrendamiento por \$52.4 millones, (iv) instrumentos financieros derivados cobrados por \$32.1 millones y (v) dividendos decretados por \$3,157.0 millones.

El flujo neto de efectivo aplicado en actividades de financiamiento para el ejercicio fiscal terminado el 31 de diciembre de 2023 fue \$10,641.7 millones y se compuso principalmente de (i) pago de deuda por \$2,155.1 millones, (ii) intereses pagados por \$4,253.1 millones, (iii) pago de pasivos por arrendamiento por \$30.8 millones, (iv) instrumentos financieros derivados cobrados por \$47.3 millones, (v) dividendos decretados por \$2,924.0 millones y (vi) disminución de capital social por \$1,326.0 millones.

II.4.2 Situación Financiera, Liquidez y Recursos de Capital

Descripción de las políticas que rigen la tesorería de RCO

a) Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido

Consisten principalmente en depósitos bancarios en cuentas de cheques e inversiones en valores a corto plazo, de gran liquidez, fácilmente convertibles en efectivo con vencimiento hasta de tres meses a partir de su fecha de adquisición y sujetos a riesgos poco importantes de cambios en valor. El efectivo se presenta a valor nominal y los equivalentes se valúan a su valor razonable o, si son instrumentos financieros que la Entidad espera recuperar cobrando los flujos de efectivo contractuales, se valúan a su costo amortizado o a su valor nominal si es que no tienen componente de financiamiento explícito; las fluctuaciones en su valor se reconocen en los resultados del período. Los equivalentes de efectivo están representados principalmente por inversiones en instrumentos gubernamentales o en otros instrumentos libres de riesgo. El efectivo y los equivalentes cuya disponibilidad sea restringida o con un propósito específico se presentan por separado en el activo circulante o no circulante, según corresponda.

b) Activos financieros

Los activos financieros de la Entidad se reconocen y valúan en los estados financieros consolidados conforme se describe a continuación:

i. Reconocimiento, valuación inicial y baja de instrumentos financieros

Los activos financieros se reconocen cuando la Entidad forma parte de las cláusulas contractuales de un instrumento financiero.

Los activos financieros se dan de baja en cuentas cuando los derechos contractuales sobre los flujos de efectivo del activo financiero expiran o cuando el activo y sustancialmente todos sus riesgos y beneficios se transfieren.

ii. Valuación inicial de activos financieros

A excepción de las cuentas por cobrar a clientes, que no contienen un componente de financiamiento significativo y se valúan al precio de la transacción de acuerdo con la IFRS 15, todos los activos financieros se valúan inicialmente a valor razonable ajustado por los costos de transacción.

Todos los ingresos y gastos relacionados con activos financieros se reconocen en resultados y se presentan dentro de los costos financieros, ingresos financieros u otras partidas financieras; excepto el deterioro de las cuentas por cobrar a clientes que se presenta en gastos.

iii. Valuación subsecuente de activos financieros

Activos financieros a costo amortizado

Los activos financieros se valúan a costo amortizado si se cumple con las siguientes condiciones (y no se designan a VRCR):

- se mantienen dentro de un modelo de negocio cuyo objetivo es mantener los activos financieros y cobrar sus flujos de efectivo contractuales;
- los términos contractuales de los activos financieros dan lugar a flujos de efectivo que son únicamente pagos de capital e intereses sobre el saldo de capital pendiente.

Después del reconocimiento inicial, estos activos se valúan a costo amortizado utilizando el método de tasa de interés efectiva. Se omite el descuento cuando su efecto no es material. El efectivo y equivalentes de efectivo de la Entidad, las cuentas por cobrar a clientes y la mayoría de las otras cuentas por cobrar se clasifican en esta categoría de instrumentos financieros.

El método de tasa de interés efectiva es un método de cálculo del costo amortizado de un instrumento de deuda y de asignación del ingreso por intereses a lo largo del período pertinente.

Para los activos financieros que no fueron comprados o activos financieros sin deterioro de crédito en la fecha de reconocimiento inicial, la tasa de interés efectiva es la tasa que descuenta exactamente los flujos de efectivo netos estimados (incluyendo todos los honorarios y puntos base pagados o recibidos que forman parte integral de la tasa de interés efectiva, costos de la transacción y otras primas o descuentos) excluyendo las pérdidas crediticias esperadas, a lo largo de la vida esperada del instrumento de deuda (o, cuando sea adecuado, en un período más corto) al importe bruto en libros del activo financiero en su reconocimiento inicial. Para los activos financieros comprados o activos financieros con deterioro de crédito en la fecha de reconocimiento inicial, la tasa de interés efectiva ajustada por el riesgo de crédito se determina mediante el descuento de los flujos de efectivo futuros estimados, incluyendo pérdidas crediticias esperadas, al costo amortizado del instrumento de deuda en la fecha de reconocimiento inicial.

El costo amortizado de un activo financiero es el monto al cual el activo financiero se valúa en el reconocimiento inicial, menos los pagos de capital, más la amortización acumulada utilizando el método de tasa de interés efectiva de cualquier diferencia entre ese monto inicial y el monto al vencimiento, ajustado por cualquier estimación de pérdidas. El valor bruto en libros de un activo financiero es el costo amortizado de un activo financiero antes de ajustar cualquier estimación para pérdidas crediticias esperadas.

El ingreso por interés se registra con base en la tasa de interés efectiva para instrumentos de deuda valuados posteriormente a costo amortizado. Los ingresos por interés se reconocen en resultados y se incluyen en el rubro de Ingreso por intereses.

Para los activos financieros que no fueron comprados o activos financieros sin deterioro de crédito en la fecha de reconocimiento inicial, el ingreso por interés se calcula aplicando la tasa de interés efectiva al valor bruto en libros del activo financiero, excepto para los activos financieros que posteriormente han sufrido deterioro de crédito; para estos activos, el ingreso por interés se reconoce aplicando la tasa de interés efectiva al costo amortizado del activo financiero. Si en períodos de reporte posteriores, el riesgo crediticio en el instrumento financiero con deterioro crediticio mejora, de modo que el activo financiero ya no tiene deterioro crediticio, los ingresos por intereses se reconocen aplicando la tasa de interés efectiva al valor bruto en libros del activo financiero. Para los activos financieros comprados o activos financieros con deterioro de crédito en la fecha de reconocimiento inicial, la Entidad reconoce los ingresos por intereses aplicando la tasa de interés efectiva ajustada por el riesgo de crédito al costo amortizado del activo financiero a partir de su reconocimiento inicial. El cálculo no se realiza sobre el valor bruto en libros, incluso si el riesgo crediticio del activo financiero mejora posteriormente, de modo que el activo financiero ya no tiene deterioro crediticio.

Activos financieros a VRORI

La Entidad valúa los activos financieros a valor razonable a través de otros resultados integrales ("VRORI") si los activos cumplen con las siguientes condiciones:

- Se mantienen bajo un modelo de negocio cuyo objetivo es 'mantener para cobrar' los flujos de efectivo asociados y para vender los activos financieros, y
- los términos contractuales de los activos financieros dan lugar a flujos de efectivo que son únicamente pagos de capital e intereses sobre el saldo de capital pendiente.

Los activos financieros a VRORI se valúan primero a su costo amortizado y posteriormente se ajustan a su valor razonable con efecto en otros resultados integrales ("ORI"). Cualquier ganancia o pérdida reconocida en ORI se reciclará a la utilidad o pérdida neta al momento de la baja del activo financiero.

Activos financieros a VROR

Los activos financieros que se mantienen dentro de un modelo de negocio diferente a 'mantener para cobrar' o 'mantener para cobrar y vender' se valúan a su valor razonable con cambio en resultados ("VROR"). Además,

independientemente del modelo de negocio, los activos financieros cuyos flujos de efectivo contractuales no son únicamente de pagos de capital e intereses se contabilizan a VROR. Los instrumentos financieros derivados entran en esta categoría, excepto aquellos designados y efectivos como instrumentos de cobertura, para los cuales se aplican los requerimientos de contabilidad de cobertura.

Deterioro en el valor de los activos financieros

La Entidad reconoce una estimación por pérdidas crediticias esperadas (“EPCE”) por préstamos y otros activos financieros de deuda medidos a costo amortizado y VRORI, cuentas por cobrar a clientes, activos contractuales reconocidos y valuados de acuerdo con la IFRS 15 y compromisos de préstamos.

Para instrumentos financieros a costo amortizado la Entidad considera una mayor gama de información cuando evalúa el riesgo crediticio y determina las pérdidas crediticias esperadas, incluidos los eventos pasados, condiciones actuales, así como pronósticos razonables y respaldados que afectan la recuperación esperada de los flujos de efectivo futuros de cada instrumento financiero.

Para efectos del análisis anterior, la Entidad determina la EPCE en función de las siguientes etapas de riesgo de crédito:

“Etapa 1” de riesgo de crédito. Son aquellos instrumentos que desde su reconocimiento inicial no han incrementado significativamente su riesgo de crédito. Para estos instrumentos, la Entidad determina la EPCE relativa sólo a los eventos de incumplimiento esperados durante los próximos 12 meses de la vida del instrumento. En su caso, los intereses correspondientes se determinan sobre el valor del instrumento financiero sin considerar las EPCE.

“Etapa 2” de riesgo de crédito. Son aquellos instrumentos que desde su reconocimiento inicial han incrementado significativamente su riesgo de crédito. Para estos instrumentos, la Entidad determina la EPCE relativa a todos los eventos de incumplimiento esperados durante la vida remanente del instrumento financiero. En su caso, los intereses correspondientes se determinan sobre el valor del instrumento financiero sin considerar las EPCE.

“Etapa 3” de riesgo de crédito. Son aquellos instrumentos con evidencia objetiva de deterioro. Para estos instrumentos, la Entidad determina la EPCE relativa a todos los eventos de incumplimiento esperados durante la vida remanente del instrumento financiero. En su caso, los intereses correspondientes se determinan sobre el valor del instrumento financiero neto de la EPCE.

La EPCE se determina por la diferencia entre el valor de recuperación estimado del instrumento financiero y su valor en libros, cuando éste es mayor. El valor de recuperación es el valor presente de los flujos de efectivo que se espera recuperar del instrumento financiero.

La Entidad aplica el modelo simplificado de la IFRS 9 para el reconocimiento de la EPCE de instrumentos financieros a corto plazo y sin componente de financiamiento explícito o cuando éste no es significativo, utilizando una matriz de estimaciones. Esto consiste en utilizar su experiencia de pérdidas crediticias históricas en función del número de días de vencimiento de las cuentas por cobrar. No se determinan flujos de efectivo a valor presente.

RCO tiene constituidos seis fideicomisos de administración con fines específicos en su utilización y destino y cuya naturaleza representa en algunos casos efectivo y en algunos otros equivalentes de efectivo:

- i. El primer fideicomiso es el No. 300195, bajo el Título de Concesión FARAC I, respecto de los recursos obtenidos del cobro del peaje y servicios conexos, los cuales se destinan principalmente para el pago de la deuda contratada y mantenimiento del bien concesionado.
De acuerdo con el Título de Concesión FARAC I, se debe constituir un fondo de conservación y mantenimiento que corresponde a tres días de los ingresos brutos anuales, al 31 de diciembre de 2025 dicho fondo se encuentra constituido.
Adicionalmente y de conformidad con ciertos Créditos Preferentes, se tienen constituidas Reservas del Servicio de la Deuda, mismas que se pueden utilizar según lo establecido en la cascada de pagos de dicho fideicomiso.
- ii. El segundo fideicomiso es el No. 300209, bajo el Título de Concesión FARAC I, para la construcción de las obras de ampliación de las autopistas concesionadas.
- iii. El tercero es el Fideicomiso Irrevocable de Emisión de Certificados Bursátiles Fiduciarios No. F/311529 (Antes F/00661), que fue creado para administrar los certificados bursátiles derivados de la emisión del CECADE.
- iv. El cuarto es el fideicomiso irrevocable de administración, fuente de pago y emisión de valores No. 32-6, bajo el Título de Concesión COVIQSA, en el cual se reciben todos los ingresos por servicios de conformidad con

el Contrato PPS del proyecto, y se distribuyen todos los gastos operativos y financieros. De acuerdo con el Contrato PPS se debe constituir un fondo de conservación y mantenimiento, al 31 de diciembre de 2025 dicho fondo se encuentra constituido.

- v. El quinto es el fideicomiso No.2792, para la administración de los recursos derivados de la explotación del Título de Concesión COTESA, en el cual se reciben todos los ingresos de la autopista concesionada y se disminuyen todos los gastos operativos. Dentro de este fideicomiso de acuerdo con obligaciones contraídas en el título de concesión, COTESA mantiene un fondo de conservación y mantenimiento, al 31 de diciembre de 2025, dicho fondo se encuentra constituido.
- vi. El sexto es el fideicomiso No. 871 para la administración de los recursos derivados de la explotación del Título de Concesión AUTOVIM.

Por otro lado, RCO ha realizado de tiempo en tiempo, la contratación de nuevas líneas de crédito que le permiten refinanciar pasivos existentes, así como financiar gastos de capital, nuevos proyectos u obras de ampliación. Lo anterior ha permitido mejorar la estructura de capital de la compañía y adecuarla al plazo de concesión de cada uno de sus activos.

Por lo anterior, se utilizan instrumentos financieros derivados para cubrir exposiciones a tasa de interés, los instrumentos se contratan con la finalidad de fijar los costos financieros máximos. La contratación de instrumentos financieros derivados está vinculada con el financiamiento que tiene RCO, por lo que es común que la contraparte sea la misma institución (o sus filiales) que otorgó el financiamiento.

Cambios ocurridos en los principales rubros del estado de situación financiera consolidado durante 2025

Activos

Efectivo y equivalentes de efectivo

Al cierre de 2025, el monto de este rubro equivale a \$8,953.1 millones, mostrando una disminución de \$916.1 millones respecto a \$9,869.2 millones al 2024. El diferencial se compone principalmente por: (i) decremento en el efectivo de COVIQSA por \$286.5 millones, (ii) un decremento en el efectivo de FARAC I por \$466.9 millones, (iii) decremento en el efectivo de CONIPSA por \$164.7 millones, (iv) decremento del efectivo de COTESA de \$11.2 millones y (v) un incremento de \$13.2 millones en AUTOVIM.

Clientes

El rubro de clientes al cierre de 2025 registró \$1,212.7 millones, mostrando un incremento de \$263.3 millones respecto a \$949.3 millones al 2024 debido principalmente a cobros pendientes a la SICT por parte de COVIQSA al cierre de 2025.

Otras cuentas por cobrar y pagos anticipados.

El rubro de otras cuentas por cobrar y pagos anticipados al cierre de 2025 asciende a \$169.9 millones, mostrando un decremento de \$56.4 millones comparado con el año 2024 cuando el monto fue de \$226.3 millones.

Activo no circulante.

El total de activo no circulante para el año 2025 fue de \$54,510.9 millones el cual muestra un incremento de \$1,247.3 millones respecto al año 2024, siendo las partidas más relevantes las siguientes:

- i. Activo intangible por concesión: incremento de 2.90% o \$1,337.1 millones.
- ii. Instrumentos financieros derivados: decremento de \$16.8 millones o un 100.00% respecto a 2024.
- iii. Impuestos a la utilidad diferidos: al finalizar 2025 suman \$6,610.6 millones, un incremento de \$286.7 millones o un 4.53% en comparación a los \$6,323.9 millones de 2024.
- iv. Activos por derecho de uso, neto: mostrando un total de \$167.5 millones con un incremento de \$26.8 millones o un 19.03% en comparación a los \$140.7 millones de 2024.
- v. Maquinaria y equipo, neto: mostraron un aumento de \$8.2 millones pasando de \$44.6 millones en 2024 a \$52.8 millones al cierre de 2025.

Pasivos

Intereses de la deuda por pagar

Al cierre del 2025 este rubro observa un decremento en saldo de \$41.3 millones pasando a \$1,336.7 millones respecto de los \$1,378.0 millones al cierre del año 2024, debido a la disminución en el saldo total de la deuda por los pagos de amortización realizados.

Provisiones para mejora y mantenimiento de infraestructura carretera corto plazo

Al cierre del 2025 este rubro se situó en \$1,416.6 millones respecto de los \$2,870.1 millones al finalizar el 2024; dicha variación se debe a una reclasificación de corto a largo plazo, derivado de un ajuste del plan de intervención, así como incremento de la provisión de retrofit para continuar asegurando la puesta en punto de la carretera.

Porción circulante de la deuda a largo plazo

Dicho rubro disminuyó en \$1.4 millones situándose en \$3,092.3 millones en comparación con los \$3,093.6 millones registrados en 2024.

Deuda de largo plazo y nivel de deuda

El financiamiento de largo plazo tiene nueve componentes: (i) Certificados Bursátiles FARAC I emisión 2012, (ii) Senior Notes FARAC I, (iii) Crédito Simple Banobras FARAC I, (iv) Crédito Simple Inbursa FARAC I, (v) Certificados Bursátiles FARAC I emisión 2014, (vi) Certificados Bursátiles FARAC I emisión 2018, (vii) Certificados Bursátiles FARAC I emisión 2019, (viii) Crédito de Gastos de Capital 2019 y (ix) Crédito Revolvente BBVA - Banorte - Bancoppel - Sabadell. De conformidad con las NIIF, el financiamiento de largo plazo se presenta neto de los gastos y comisiones amortizables.

Con base en lo anterior, el saldo total de la deuda a largo plazo disminuyó en 4.92% finalizando 2025 en \$42,783.4 millones, el decremento es equivalente a un monto de \$2,212.9 millones sobre el saldo final de \$44,996.2 millones al cierre del año 2024. Lo anterior debido a que: (i) no se realizaron disposiciones del Crédito Revolvente BBVA - Banorte - Bancoppel - Sabadell y (ii) a las amortizaciones de deuda de Certificados Bursátiles FARAC I emisión 2012, Certificados Bursátiles FARAC I emisión 2012U, Senior Notes FARAC I, Crédito Simple Banobras FARAC I, Crédito Simple Inbursa FARAC I, Certificados Bursátiles FARAC I emisión 2014, Crédito de Gastos de Capital 2019, Certificados Bursátiles FARAC I emisión 2018, Certificados Bursátiles FARAC I emisión 2019 y Crédito COVIQSA.

Instrumentos Financieros Derivados

Según lo comentado previamente, para mitigar el riesgo de fluctuaciones en la tasa de interés, RCO utiliza Instrumentos Financieros Derivados de intercambio (*swaps*) para fijar tasas variables.

FARAC I

Tasa variable a tasa fija (cobertura)

Al final del 2025, el monto nocional de los *swaps* de tasa variable se situó en \$740.5 millones de pesos a una tasa fija de 9.09%.

Capital

El capital contable al 31 de diciembre de 2025 fue de \$11,535.8 millones, un incremento de \$2,326.7 millones respecto al 31 de diciembre del 2024 en el que cerró en \$9,209.0 millones.

Fuentes internas y externas de liquidez

Las fuentes internas de liquidez de RCO son en su mayor parte los ingresos recibidos por peaje y demás ingresos por concesiones. La fuente externa de liquidez es el Crédito Revolvente BBVA - Banorte - Bancoppel - Sabadell con un monto pendiente de disponer de \$2,000.0 millones.

Beneficios por impuestos a la utilidad

Derivado del efecto inflacionario y otras partidas temporales, el impuesto a la utilidad diferido finalizó el ejercicio de 2025 con un activo acumulado de \$6,610.6 millones, mientras que en 2024 cerró con \$6,323.9 millones.

RCO causa ISR, generando un total pagado de \$2,292.7 millones en 2025.

Inversiones relevantes en capital

La información relativa a las inversiones relevantes en capital se encuentra en la sección I.8.12 “Descripción de los Principales Activos” del presente Reporte Anual.

Razón de Liquidez

La Razón de Liquidez de RCO (activo circulante / pasivo circulante) tuvo la siguiente variación: al cierre de 2025 fue equivalente a 1.41, mientras que al cierre de 2024 se situó en 1.28, lo cual representó un incremento de 9.83%.

Operaciones fuera del Estado de situación financiera

Al 31 de diciembre de 2025, RCO y subsidiarias no tienen operaciones fuera del Estado de Situación Financiera que afecten su condición financiera, sus resultados operativos o su liquidez.

Cambios ocurridos en los principales rubros del estado de situación financiera consolidado durante 2024

Activos

Efectivo y equivalentes de efectivo

Al cierre de 2024, el monto de este rubro equivale a \$9,869.2 millones, mostrando una disminución de \$747.0 millones respecto a \$10,616.2 millones al 2023. El diferencial se compone principalmente por: (i) incremento en el efectivo de COVIQSA por \$162.5 millones, (ii) un decremento en el efectivo de FARAC I por \$801.7 millones, (iii) un decremento en el efectivo de CONIPSA por \$47.7 millones, (iv) decremento del efectivo de COTESA de \$57.1 millones y (v) decremento de \$3.0 millones en AUTOVIM.

Clientes

El rubro de clientes al cierre de 2024 registró \$949.3 millones, mostrando un decremento de \$12.1 millones respecto a \$961.4 millones al 2023 debido principalmente a cobros pendientes a la SICT por parte de COVIQSA y CONIPSA al cierre de 2024.

Otras cuentas por cobrar y pagos anticipados.

El rubro de otras cuentas por cobrar y pagos anticipados al cierre de 2024 asciende a \$226.3 millones, mostrando un decremento de \$115.1 millones comparado con el año 2023 cuando el monto fue de \$341.4 millones.

Activo no circulante.

El total de activo no circulante para el año 2024 fue de \$53,263.6 millones el cual muestra un incremento de \$117.6 millones respecto al año 2023, siendo las partidas más relevantes las siguientes:

- i. Activo intangible por concesión: disminución de 0.22% o \$103.4 millones.
- ii. Instrumentos financieros derivados: incremento de \$4.4 millones o un 35.26% respecto a 2023.
- iii. Impuestos a la utilidad diferidos: al finalizar 2024 suman \$6,323.9 millones, un incremento de \$419.5 millones o un 7.11% en comparación a los \$5,904.3 millones de 2023.
- iv. Activos por derecho de uso, neto: mostrando un total de \$140.7 millones con un incremento de \$69.5 millones o un 97.58% en comparación a los \$71.2 millones de 2023.
- v. Maquinaria y equipo, neto: mostraron un aumento de \$5.0 millones pasando de \$39.6 millones en 2023 a \$44.6 millones al cierre de 2024.

Pasivos

Intereses de la deuda por pagar

Al cierre del 2024 este rubro observa un decremento en saldo de \$29.2 millones pasando a \$1,378.0 millones respecto de los \$1,407.2 millones al cierre del año 2023, debido a la disminución en el saldo total de la deuda por los pagos de amortización realizados.

Provisiones para mejora y mantenimiento de infraestructura carretera corto plazo

Al cierre del 2024 este rubro se situó en \$2,870.1 millones respecto de los \$2,319.4 millones al finalizar el 2023; dicha variación se debe a los gastos proyectados para mejora y mantenimiento de infraestructura carretera en el corto plazo.

Porción circulante de la deuda a largo plazo

Dicho rubro se incrementó en \$420.5 millones situándose en \$3,093.6 millones en comparación con los \$2,673.1 millones registrados en 2023.

Deuda de largo plazo y nivel de deuda

El financiamiento de largo plazo tiene diez componentes: (i) Certificados Bursátiles FARAC I emisión 2012, (ii) Senior Notes FARAC I, (iii) Crédito Simple Banobras FARAC I, (iv) Crédito Simple Inbursa FARAC I, (v) Certificados Bursátiles FARAC I emisión 2014, (vi) Certificados Bursátiles FARAC I emisión 2018, (vii) Certificados Bursátiles FARAC I emisión 2019, (viii) Crédito de Gastos de Capital 2019, (ix) Crédito revolvente BBVA – Sabadell y (x) Crédito COVIQSA. De conformidad con las NIIF, el financiamiento de largo plazo se presenta neto de los gastos y comisiones amortizables.

Con base en lo anterior, el saldo total de la deuda a largo plazo disminuyó en 4.42% finalizando 2024 en \$44,996.2 millones, el decremento es equivalente a un monto de \$2,082.6 millones sobre el saldo final de \$47,078.8 millones al cierre del año 2023. Lo anterior debido a que: (i) no se realizaron disposiciones adicionales del Crédito revolvente BBVA – Sabadell y (ii) a las amortizaciones de deuda de Certificados Bursátiles FARAC I emisión 2012, Certificados Bursátiles FARAC I emisión 2012U, Senior Notes FARAC I, Crédito Simple Banobras FARAC I, Crédito Simple Inbursa FARAC I, Certificados Bursátiles FARAC I emisión 2014, Crédito de Gastos de Capital 2019, Crédito COVIQSA y Crédito CONIPSA.

Instrumentos Financieros Derivados

Según lo comentado previamente, para mitigar el riesgo de fluctuaciones en la tasa de interés, RCO utiliza Instrumentos Financieros Derivados de intercambio (*swaps*) para fijar tasas variables.

FARAC I

Tasa variable a tasa fija (cobertura)

Al final del 2024, el monto nocional de los *swaps* de tasa variable se situó en \$774.5 millones de pesos a una tasa fija de 9.09%.

COVIQSA

En septiembre de 2015 COVIQSA contrató dos *swaps* por un monto total de \$1,751.0 millones, que convierten de tasa variable a tasa fija de 6.11%. Al final del 2024, el monto nocional de los *swaps* de tasa variable se situó en \$121.0 millones de pesos.

Capital

El capital contable al 31 de diciembre de 2024 fue de \$9,209.0 millones, un incremento de \$1,640.2 millones respecto al 31 de diciembre del 2023 en el que cerró en \$7,568.8 millones.

Fuentes internas y externas de liquidez

Las fuentes internas de liquidez de RCO son en su mayor parte los ingresos recibidos por peaje y demás ingresos por concesiones. La fuente externa de liquidez es el Crédito revolvente BBVA – Sabadell con un monto pendiente de disponer de \$2,000.0 millones.

Beneficios por impuestos a la utilidad

Derivado del efecto inflacionario y otras partidas temporales, el impuesto a la utilidad diferido finalizó el ejercicio de 2024 con un activo acumulado de \$6,323.9 millones, mientras que en 2023 cerró con \$5,904.3 millones.

RCO causa ISR, generando un total pagado de \$2,524.6 millones en 2024.

Inversiones relevantes en capital

La información relativa a las inversiones relevantes en capital se encuentra en la sección I.8.12 “Descripción de los Principales Activos” del presente Reporte Anual.

Razón de Liquidez

La Razón de Liquidez de RCO (activo circulante / pasivo circulante) tuvo la siguiente variación: al cierre de 2024 fue equivalente a 1.28, mientras que al cierre de 2023 se situó en 1.59, lo cual representó un decremento de 19.08%.

Operaciones fuera del Estado de situación financiera

Al 31 de diciembre de 2024, RCO y subsidiarias no tienen operaciones fuera del Estado de Situación Financiera que afecten su condición financiera, sus resultados operativos o su liquidez.

Obligaciones Contractuales

La tabla siguiente contiene una estimación de los pagos futuros de las concesiones con base en las obligaciones contractuales al 31 de diciembre de 2025 y resume el efecto estimado que dichas obligaciones tendrán sobre el flujo de efectivo de cada concesión.

Tabla 26. Obligaciones contractuales

	Pagos debidos por periodo				
	Total	Menos de 1 año	1-3 años	3-5 años	Más de 5 años
(miles de pesos)					
Obligaciones contractuales (1):					
Créditos preferentes FARAC I - Certificados Bursátiles pesos 2012 (3)	296,232.9	178,386.1	117,846.8	-	-
Créditos preferentes FARAC I - Certificados Bursátiles pesos 2014 (3)	4,125,746.2	887,009.4	2,480,811.7	757,925.1	-
Créditos preferentes FARAC I - Certificados Bursátiles UDI 2012 (3)	2,466,394.3	389,791.7	1,165,771.1	903,408.9	7,422.6
Créditos preferentes FARAC I - Certificados Bursátiles UDI 2018 (3)	35,199,929.6	1,645,258.0	5,812,213.8	6,782,045.1	20,960,412.7
Créditos preferentes FARAC I - Certificados Bursátiles pesos 2019 (3)	5,572,093.5	321,439.9	1,055,605.2	1,150,423.7	3,044,624.7
Créditos preferentes FARAC I - Senior Notes (3)	2,722,312.5	1,415,775.0	1,306,537.5	-	-
Créditos preferentes FARAC I - Crédito Simple Banobras (3)	18,609,381.0	1,171,102.9	3,588,238.3	5,316,160.6	8,533,879.1
Créditos preferentes FARAC I - Crédito Simple Inbursa (3)	6,648,721.0	730,850.1	2,030,848.9	2,472,824.3	1,414,197.7
Créditos preferentes FARAC I - Crédito de Gastos de Capital Santander 2019 (2)	1,092,573.2	154,013.5	426,269.3	351,699.5	160,590.9
Total obligaciones contractuales	76,733,384.2	6,893,626.5	17,984,142.7	17,734,487.2	34,121,127.8

(1) Esta tabla no contiene obligaciones de RCO derivadas de los contratos de construcción, debido a que los pagos bajo dichos contratos generalmente son requeridos en base al avance de obra contemplada en dichos contratos. Adicionalmente, como se menciona a lo largo del presente Reporte Anual, los pagos de las Obras de Ampliación han sido fondeados desde el inicio de la Concesión FARAC I en el Fideicomiso de Administración dedicado a dichos trabajos.

(2) Incluye pagos en relación a los Créditos Preferentes (incluyendo cualquier pago relacionado de los Instrumentos Financieros Derivados). Las obligaciones relativas a dichos Créditos Preferentes se estimaron con la tasa de interés aplicable a dichos créditos al 31 de diciembre de 2025 y no asume ningún pago anticipado de capital.

(3) Incluye pagos en relación a los Créditos Preferentes a la tasa fija contractual y no asume ningún pago anticipado de capital.

II.4.3 Control Interno

Es política de la Compañía establecer y mantener un sistema de control interno como herramienta para otorgar un grado de seguridad razonable en la eficacia y eficiencia operacional, el cumplimiento de las leyes y normas aplicables y la fiabilidad de la información financiera relevante que se proporcione a socios e inversionistas.

Los reportes con los resultados de las auditorías internas deben ser entregados a la Comisaria, cumpliendo con las leyes y reglas para promover la eficacia y eficiencia operacional.

El departamento de auditoría interna debe establecer un plan anual para definir el enfoque y alcance de la auditoría con la frecuencia requerida en la evaluación de riesgo y actividades de control.

La Comisaria elabora y presenta al Consejo de Administración informes trimestrales y un informe anual respecto de las actividades que corresponden a su competencia en materia de control interno, de la información financiera y de la gestión de negocios de la Compañía y de las personas morales que esta controla, describiendo en el caso del

control interno las deficiencias y desviaciones, así como los aspectos que requieren una mejora.

Un sistema de control interno bien establecido permite a RCO y a cada una de sus subsidiarias una mayor seguridad en su operación y reduce los riesgos a que están expuestas.

II.5 Estimaciones, provisiones o reservas contables críticas

En la aplicación de las políticas contables de la Entidad, la administración de la Entidad debe hacer juicios, estimaciones y supuestos sobre los importes de activos y pasivos. Las estimaciones y supuestos asociados se basan en la experiencia histórica y otros factores que se consideran relevantes. Los resultados reales podrían diferir de dichos estimados.

Las estimaciones y supuestos subyacentes se revisan sobre una base periódica. Los ajustes a las estimaciones contables se reconocen en el periodo de la revisión y en periodos futuros si la revisión afecta tanto al período actual como a periodos subsecuentes.

Las siguientes son las transacciones en las cuales la administración ha ejercido juicio profesional, en el proceso de la aplicación de las políticas contables y que tienen un impacto importante en los montos registrados en los estados financieros consolidados:

- La administración ha determinado con base en la IFRIC 12 y a las condiciones establecidas en los títulos de concesión otorgados a la Entidad, el mecanismo de recuperación de inversión y gastos de operación de las concesiones a través de pagos realizados por el cobro de aforos o el cobro de otros conceptos a la SICT, reconociendo un activo intangible por el ingreso variable que se espera recibir y un activo financiero por los pagos que se obtendrán directamente de la SICT.
- La administración ha determinado no reconocer un margen de utilidad en los ingresos y costos por construcción de obras de ampliación y rehabilitación, dado que el valor razonable de dichos ingresos y sus costos es sustancialmente similar.
- La estimación del tráfico futuro de vehículos es un supuesto crítico que tiene un impacto significativo en los siguientes activos y pasivos de la Entidad: la amortización de los activos intangibles por concesión, el cálculo de deterioro de los activos intangibles, la determinación de la provisión para mantenimiento mayor y para mejoras del estado de infraestructura carretera, y las proyecciones de utilidades fiscales futuras. La Entidad realiza esta estimación con el apoyo de un experto independiente.

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

- La entidad tiene pérdidas fiscales por recuperar acumuladas, por las cuales ha evaluado su recuperabilidad concluyendo que es apropiado el reconocimiento de un activo por impuesto sobre la renta diferido.
- La Entidad realiza valuaciones a valor razonable de sus instrumentos financieros derivados que son contratados para mitigar el riesgo de fluctuaciones en la tasa de interés. Las operaciones que cumplen los requisitos de acceso a la contabilidad de cobertura se han designado bajo el esquema de flujo de efectivo.
- La entidad revisa la estimación de la vida útil y método de amortización sobre sus activos intangibles por concesión al final de cada período de reporte y 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 (incluyendo el crédito mercantil) a fin de determinar si existe un indicativo de que éstos han sufrido alguna pérdida por deterioro.
- La administración realiza una estimación para determinar y reconocer la provisión para solventar los gastos de mantenimiento y reparación de las autopistas concesionadas que afecta los resultados de los períodos que comprenden desde que las autopistas concesionadas están disponibles para su uso hasta que se realizan las obras de mantenimiento y/o reparaciones.

II.6 Principales Políticas Contables

II.6.1 Bases de presentación ejercicio 2025

a. Declaración de cumplimiento con IFRS

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

b. Bases de preparación

Los estados financieros consolidados de la Entidad han sido preparados sobre la base de costo histórico, excepto por ciertos instrumentos financieros los cuales se valúan a valor razonable y el pasivo laboral el cual se valúa al valor presente de la obligación de beneficios definidos, como se explica con mayor detalle en las políticas contables más adelante.

Costo histórico

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

Valor razonable

El valor razonable se define como el precio que se recibiría por vender un activo o que se pagaría por transferir un pasivo en una transacción ordenada entre participantes en el mercado a la fecha de valuación, independientemente de si ese precio es observable o estimado utilizando directamente otra técnica de valuación. Al estimar el valor razonable de un activo o un pasivo, la Entidad tiene en cuenta las características del activo o pasivo, si los participantes del mercado tomarían esas características al momento de fijar el precio del activo o pasivo en la fecha de medición.

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

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

c. Bases de consolidación de estados financieros

Los estados financieros consolidados incluyen los de RCO y los de sus subsidiarias en las que tiene control. El control se obtiene cuando la Entidad:

- Tiene poder sobre la inversión
- Está expuesta o tiene los derechos, a los rendimientos variables derivados de su participación con dicha inversión, y
- Tiene la capacidad de afectar tales rendimientos a través de su poder sobre la entidad en la que invierte.

La Entidad reevalúa si tiene o no control en una entidad si los hechos y circunstancias indican que hay cambios a uno o más de los tres elementos de control que se listaron anteriormente.

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

- El porcentaje de participación de la Entidad en los derechos de voto en relación con el porcentaje y la dispersión de los derechos de voto de los otros tenedores de los mismos;
- Los derechos de voto potenciales mantenidos por la Entidad, por otros accionistas o por terceros;

- Los derechos derivados de otros acuerdos contractuales, y
- Cualquier hecho y circunstancia adicional que indiquen que la Entidad tiene, o no tiene, la capacidad actual de dirigir las actividades relevantes en el momento en que las decisiones deben tomarse, incluidas las tendencias de voto de los accionistas en las asambleas anteriores.

Las subsidiarias se consolidan desde la fecha en que se transfiere el control a la Entidad, y desde la fecha en la que se pierde el control se dejan de consolidar. Las ganancias y pérdidas de las subsidiarias adquiridas o vendidas durante el año se incluyen en los estados consolidados de resultados y otros resultados integrales desde la fecha que la tenedora obtiene el control o hasta la fecha que se pierde, según sea el caso.

La utilidad o pérdida, así como el resultado integral de las subsidiarias se atribuye a las participaciones controladora y no controladora aún si da lugar a un déficit en éstas últimas.

Las políticas contables de las subsidiarias son consistentes con las de la Entidad.

La participación accionaria en el capital social de las subsidiarias se muestra a continuación:

Tabla 27. Participación accionaria directa o indirecta en el capital social

Entidad	Participación	Actividad
Prestadora de Servicios RCO, S. de R.L. de C.V.	100%	Prestación de servicios especializados
RCO Carreteras, S. de R.L. de C.V.	100%	Prestación de servicios especializados
Concesionaria de Vías de Irapuato Querétaro, S.A. de C.V.	100%	Concesión bajo el esquema PPS
Concesionaria Irapuato La Piedad S.A. de C.V.	100%	Concesión bajo el esquema PPS
Concesionaria Tepic San Blas, S. de R.L. de C.V.	100%	Concesión encargada de construir, operar, explotar, conservar y mantener la autopista Tepic-San Blas
Autovías de Michoacan, S.A. de C.V.	100%	Concesión encargada de construir, operar, explotar, conservar y mantener la autopista Zamora-La Piedad

Todos los saldos, operaciones y flujos de efectivo con partes relacionadas se han eliminado en los estados financieros consolidados. Las subsidiarias fueron constituidas en México, país en el que desarrollan sus actividades.

Cambios en las participaciones de la Entidad en las subsidiarias existentes

Los cambios en las inversiones en las subsidiarias de la Entidad que no den lugar a una pérdida de control se registran como transacciones de capital. En los estados financieros consolidados, el valor de las inversiones y participaciones no controladoras de la Entidad se ajusta para reflejar los cambios en las correspondientes inversiones en subsidiarias. Cualquier diferencia entre el importe por el cual se ajustan las participaciones no controladoras y el valor razonable de la contraprestación pagada o recibida se reconoce directamente en el capital contable y se atribuye a los propietarios de la Entidad.

Cuando la Entidad pierde el control de una subsidiaria, la ganancia o pérdida en la disposición se calcula como la diferencia entre (i) la suma del valor razonable de la contraprestación recibida y el valor razonable de cualquier participación retenida y (ii) el valor en libros anterior de los activos (incluyendo el crédito mercantil) y pasivos de la subsidiaria y cualquier participación no controladora. Los importes previamente reconocidos en otras partidas del resultado integral relativos a la subsidiaria se registran de la misma manera establecida para el caso de que se

disponga de los activos o pasivos relacionados (es decir, se reclasifican a resultados o se transfieren directamente a otras partidas de capital contable, según lo especifique/permita la IFRS aplicable). El valor razonable de cualquier inversión retenida en la subsidiaria a la fecha en que se pierda el control se considera como el valor razonable para el reconocimiento inicial, en su caso, el costo en el reconocimiento inicial de una inversión en una asociada o negocio conjunto.

d. Unidad monetaria de los estados financieros consolidados

Los estados financieros consolidados y notas al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 y por los años que terminaron en esas fechas, incluyen saldos y transacciones expresados en miles de Pesos.

e. Instrumentos financieros

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

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

II.6.2 Principales políticas contables 2025

a. Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido

Consisten principalmente en depósitos bancarios en cuentas de cheques e inversiones en valores a corto plazo, de gran liquidez, fácilmente convertibles en efectivo con vencimiento hasta de tres meses a partir de su fecha de adquisición y sujetos a riesgos poco importantes de cambios en valor. El efectivo se presenta a valor nominal y los equivalentes se valúan a su valor razonable o, si son instrumentos financieros que la Entidad espera recuperar cobrando los flujos de efectivo contractuales, se valúan a su costo amortizado o a su valor nominal si es que no tienen componente de financiamiento explícito; las fluctuaciones en su valor se reconocen en los resultados del período. Los equivalentes de efectivo están representados principalmente por inversiones en instrumentos gubernamentales o en otros instrumentos libres de riesgo. El efectivo y los equivalentes cuya disponibilidad sea restringida o con un propósito específico se presentan por separado en el activo circulante o no circulante, según corresponda.

b. Activos financieros

Los activos financieros de la Entidad se reconocen y valúan en los estados financieros consolidados conforme se describe a continuación:

i. Reconocimiento, valuación inicial y baja de instrumentos financieros

Los activos financieros se reconocen cuando la Entidad forma parte de las cláusulas contractuales de un instrumento financiero.

Los activos financieros se dan de baja en cuentas cuando los derechos contractuales sobre los flujos de efectivo del activo financiero expiran o cuando el activo y sustancialmente todos sus riesgos y beneficios se transfieren.

ii. Valuación inicial de activos financieros

A excepción de las cuentas por cobrar a clientes, que no contienen un componente de financiamiento significativo y se valúan al precio de la transacción de acuerdo con la IFRS 15, todos los activos financieros se valúan inicialmente a valor razonable ajustado por los costos de transacción.

Todos los ingresos y gastos relacionados con activos financieros se reconocen en resultados y se presentan dentro de los costos financieros, ingresos financieros u otras partidas financieras; excepto el deterioro de las cuentas por cobrar a clientes que se presenta en gastos.

iii. Valuación subsecuente de activos financieros

Activos financieros a costo amortizado

Los activos financieros se valúan a costo amortizado si se cumple con las siguientes condiciones (y no se designan a VRCCR):

- se mantienen dentro de un modelo de negocio cuyo objetivo es mantener los activos financieros y cobrar sus flujos de efectivo contractuales;
- los términos contractuales de los activos financieros dan lugar a flujos de efectivo que son únicamente pagos de capital e intereses sobre el saldo de capital pendiente.

Después del reconocimiento inicial, estos activos se valúan a costo amortizado utilizando el método de tasa de interés efectiva. Se omite el descuento cuando su efecto no es material. El efectivo y equivalentes de efectivo de la Entidad, las cuentas por cobrar a clientes y la mayoría de las otras cuentas por cobrar se clasifican en esta categoría de instrumentos financieros.

El método de tasa de interés efectiva es un método de cálculo del costo amortizado de un instrumento de deuda y de asignación del ingreso por intereses a lo largo del período pertinente.

Para los activos financieros que no fueron comprados o activos financieros sin deterioro de crédito en la fecha de reconocimiento inicial, la tasa de interés efectiva es la tasa que descuenta exactamente los flujos de efectivo netos estimados (incluyendo todos los honorarios y puntos base pagados o recibidos que forman parte integral de la tasa de interés efectiva, costos de la transacción y otras primas o descuentos) excluyendo las pérdidas crediticias esperadas, a lo largo de la vida esperada del instrumento de deuda (o, cuando sea adecuado, en un período más corto) al importe bruto en libros del activo financiero en su reconocimiento inicial. Para los activos financieros comprados o activos financieros con deterioro de crédito en la fecha de reconocimiento inicial, la tasa de interés efectiva ajustada por el riesgo de crédito se determina mediante el descuento de los flujos de efectivo futuros estimados, incluyendo pérdidas crediticias esperadas, al costo amortizado del instrumento de deuda en la fecha de reconocimiento inicial.

El costo amortizado de un activo financiero es el monto al cual el activo financiero se valúa en el reconocimiento inicial, menos los pagos de capital, más la amortización acumulada utilizando el método de tasa de interés efectiva de cualquier diferencia entre ese monto inicial y el monto al vencimiento, ajustado por cualquier estimación de pérdidas. El valor bruto en libros de un activo financiero es el costo amortizado de un activo financiero antes de ajustar cualquier estimación para pérdidas crediticias esperadas.

El ingreso por interés se registra con base en la tasa de interés efectiva para instrumentos de deuda valuados posteriormente a costo amortizado. Los ingresos por interés se reconocen en resultados y se incluyen en el rubro de Ingreso por intereses.

Para los activos financieros que no fueron comprados o activos financieros sin deterioro de crédito en la fecha de reconocimiento inicial, el ingreso por interés se calcula aplicando la tasa de interés efectiva al valor bruto en libros del activo financiero, excepto para los activos financieros que posteriormente han sufrido deterioro de crédito; para estos activos, el ingreso por interés se reconoce aplicando la tasa de interés efectiva al costo amortizado del activo financiero. Si en periodos de reporte posteriores, el riesgo crediticio en el instrumento financiero con deterioro crediticio mejora, de modo que el activo financiero ya no tiene deterioro crediticio, los ingresos por intereses se reconocen aplicando la tasa de interés efectiva al valor bruto en libros del activo financiero. Para los activos financieros comprados o activos financieros con deterioro de crédito en la fecha de reconocimiento inicial, la Entidad reconoce los ingresos por intereses aplicando la tasa de interés efectiva ajustada por el riesgo de crédito al costo amortizado del activo financiero a partir de su reconocimiento inicial. El cálculo no se realiza sobre el valor bruto en libros, incluso si el riesgo crediticio del activo financiero mejora posteriormente, de modo que el activo

financiero ya no tiene deterioro crediticio.

Activos financieros a VRORI

La Entidad valúa los activos financieros a valor razonable a través de otros resultados integrales ("VRORI") si los activos cumplen con las siguientes condiciones:

- se mantienen bajo un modelo de negocio cuyo objetivo es 'mantener para cobrar' los flujos de efectivo asociados y para vender los activos financieros, y
- los términos contractuales de los activos financieros dan lugar a flujos de efectivo que son únicamente pagos de capital e intereses sobre el saldo de capital pendiente.

Los activos financieros a VRORI se valúan primero a su costo amortizado y posteriormente se ajustan a su valor razonable con efecto en otros resultados integrales ("ORI"). Cualquier ganancia o pérdida reconocida en ORI se reciclará a la utilidad o pérdida neta al momento de la baja del activo financiero.

Activos financieros a VROR

Los activos financieros que se mantienen dentro de un modelo de negocio diferente a 'mantener para cobrar' o 'mantener para cobrar y vender' se valúan a su valor razonable con cambio en resultados ("VROR"). Además, independientemente del modelo de negocio, los activos financieros cuyos flujos de efectivo contractuales no son únicamente de pagos de capital e intereses se contabilizan a VROR. Los instrumentos financieros derivados entran en esta categoría, excepto aquellos designados y efectivos como instrumentos de cobertura, para los cuales se aplican los requerimientos de contabilidad de cobertura.

ii. Deterioro en el valor de los activos financieros

La Entidad reconoce una estimación por pérdidas crediticias esperadas ("EPCE") por préstamos y otros activos financieros de deuda medidos a costo amortizado y VROR, cuentas por cobrar a clientes, activos contractuales reconocidos y valuados de acuerdo con la IFRS 15 y compromisos de préstamos.

Para instrumentos financieros a costo amortizado la Entidad considera una mayor gama de información cuando evalúa el riesgo crediticio y determina las pérdidas crediticias esperadas, incluidos los eventos pasados, condiciones actuales, así como pronósticos razonables y respaldados que afectan la recuperación esperada de los flujos de efectivo futuros de cada instrumento financiero.

Para efectos del análisis anterior, la Entidad determina la EPCE en función de las siguientes etapas de riesgo de crédito:

"Etapas 1" de riesgo de crédito. Son aquellos instrumentos que desde su reconocimiento inicial no han incrementado significativamente su riesgo de crédito. Para estos instrumentos, la Entidad determina la EPCE relativa sólo a los eventos de incumplimiento esperados durante los próximos 12 meses de la vida del instrumento. En su caso, los intereses correspondientes se determinan sobre el valor del instrumento financiero sin considerar las EPCE.

"Etapas 2" de riesgo de crédito. Son aquellos instrumentos que desde su reconocimiento inicial han incrementado significativamente su riesgo de crédito. Para estos instrumentos, la Entidad determina la EPCE relativa a todos los eventos de incumplimiento esperados durante la vida remanente del instrumento financiero. En su caso, los intereses correspondientes se determinan sobre el valor del instrumento financiero sin considerar las EPCE.

"Etapas 3" de riesgo de crédito. Son aquellos instrumentos con evidencia objetiva de deterioro. Para estos instrumentos, la Entidad determina la EPCE relativa a todos los eventos de incumplimiento esperados durante la vida remanente del instrumento financiero. En su caso, los intereses correspondientes se determinan sobre el valor del instrumento financiero neto de la EPCE.

La EPCE se determina por la diferencia entre el valor de recuperación estimado del instrumento financiero y su valor en libros, cuando éste es mayor. El valor de recuperación es el valor presente de los flujos de efectivo que se espera recuperar del instrumento financiero.

La Entidad aplica el modelo simplificado de la IFRS 9 para el reconocimiento de la EPCE de instrumentos

financieros a corto plazo y sin componente de financiamiento explícito o cuando éste no es significativo, utilizando una matriz de estimaciones. Esto consiste en utilizar su experiencia de pérdidas crediticias históricas en función del número de días de vencimiento de las cuentas por cobrar. No se determinan flujos de efectivo a valor presente.

c. Activo intangible y activo financiero por concesión

La Entidad utiliza la IFRIC 12 para el reconocimiento de las adiciones, mejoras y ampliaciones a las autopistas concesionadas. Esta interpretación se refiere al registro por parte de operadores del sector privado involucrados en proveer activos y servicios de infraestructura al sector público sustentados en acuerdos de concesión, clasificando los activos en activos financieros, activos intangibles o una combinación de ambos.

- Un activo financiero se origina cuando un operador construye o hace mejoras a la infraestructura concesionada y el operador tiene un derecho incondicional a recibir como contraprestación una cantidad específica de efectivo u otro activo financiero durante la vigencia de contrato.
- Un activo intangible se reconoce cuando el operador construye o hace obras de mejora, pero no tiene un derecho incondicional de recibir una cantidad específica de efectivo. A cambio de los servicios de construcción se recibe una licencia para operar el activo resultante por un plazo determinado. Los flujos de efectivo futuros que generará el activo resultante de las obras varían de acuerdo con el uso de este activo.

Tanto para el activo financiero como para el activo intangible, los ingresos y costos relacionados con la construcción o las mejoras se reconocen en los resultados del período.

La contraprestación entregada inicialmente a la SICT a cambio del título de concesión se reconoció como un activo intangible.

Las erogaciones para la actualización del estado de la infraestructura carretera que están directamente relacionados con los activos concesionados y que ayuden a cumplir con los estándares de calidad de la Entidad, reduzcan el costo del mantenimiento por el resto de los años de la concesión, y aseguren el cumplimiento de las obligaciones respecto a lo establecido en el título de concesión, se capitalizan como parte del activo intangible por concesión, debido a que generarán beneficios adicionales a los que se estiman si no se llevaran a cabo las inversiones iniciales para dicha actualización de la infraestructura carretera.

El activo intangible reconocido en el estado consolidado de situación financiera se amortiza durante el período de la concesión, mediante el método de unidades de uso con base en el aforo vehicular, iniciando dicha amortización conforme las obras se concluyen. La vida útil estimada y el método de amortización se revisan al final de cada período de reporte y el efecto de cualquier cambio en la estimación se reconoce de manera prospectiva.

d. Mobiliario y equipo y derechos de franquicia

Las erogaciones por mobiliario y equipo se reconocen cuando se le han transferido a la Entidad los beneficios y riesgos atribuibles a los mismos y se valúan al costo de adquisición (costo histórico) menos depreciación acumulada y cualquier pérdida por deterioro.

La depreciación se reconoce para llevar a resultados el costo menos su valor residual, sobre su vida útil utilizando el método de línea recta. La vida útil estimada de estos activos se encuentra dentro del rango de 4 y 10 años.

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.

Las erogaciones por derechos de franquicia se reconocen como activo intangible al costo de adquisición menos amortización acumulada y cualquier pérdida por deterioro. La vida útil se determina por el periodo de uso y explotación del activo.

Un elemento de mobiliario y equipo se da de baja cuando se vende o cuando no se espere obtener beneficios económicos futuros del uso continuo del activo. La ganancia o pérdida que surge de la venta o retiro de una partida de mobiliario y equipo resulta de la diferencia entre los recursos que se reciben por la venta y el valor en libros del activo, y se reconoce en los resultados.

e. Maquinaria y equipo

Las erogaciones por maquinaria y equipo se reconocen cuando se le han transferido a la Entidad los beneficios y riesgos atribuibles a los mismos y se valúan al costo de adquisición (costo histórico) menos depreciación acumulada y cualquier pérdida por deterioro.

La depreciación se reconoce para llevar a resultados el costo menos su valor residual, sobre su vida útil utilizando el método de línea recta. La vida útil de los activos es de 6 años.

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.

Un elemento de maquinaria y equipo se da de baja cuando se vende o cuando no se espere obtener beneficios económicos futuros del uso continuo del activo. La ganancia o pérdida que surge de la venta o retiro de una partida de maquinaria y equipo resulta de la diferencia entre los recursos que se reciben por la venta y el valor en libros del activo, y se reconoce en los resultados.

f. Activos por derecho de uso

El activo por derecho de uso se calcula inicialmente al costo y posteriormente se valúa al costo menos la depreciación acumulada y las pérdidas por deterioro, y se ajusta por cualquier revaluación del pasivo por arrendamiento.

El pasivo por arrendamiento se valúa inicialmente al valor presente de los pagos futuros del arrendamiento y posteriormente se ajusta por los intereses y pagos de arrendamiento, así como por el impacto de modificaciones del arrendamiento, entre otros. Este pasivo se presenta en el estado de situación financiera consolidado dentro del saldo de otras cuentas por pagar a corto y largo plazo.

La Entidad evalúa si un contrato contiene un arrendamiento, al inicio del contrato.

Los pagos de arrendamiento se dividen en capital y en intereses que se presentan como flujos de efectivo de financiamiento.

La Entidad eligió no reconocer activos por derecho de uso ni pasivos por arrendamiento, por los contratos de arrendamiento con plazo de 12 meses o menos sin opción de compra, así como en contratos donde los activos subyacentes tienen un valor bajo (como computadoras personales y mobiliario de oficina), los pagos de arrendamiento se contabilizan como un gasto en línea recta en el plazo del arrendamiento.

g. Crédito mercantil

El crédito mercantil representa los beneficios económicos futuros que surgen de otros activos adquiridos que no son identificables individualmente ni reconocidos por separado. El crédito mercantil no se amortiza, pero está sujeto a pruebas de deterioro al cierre del período por el que se informa y cuando se presenten los indicios de deterioro.

h. Costos por préstamos

Los costos por préstamos atribuibles directamente a la adquisición o construcción del activo intangible (activo calificable), el cual constituye un activo que requiere de un periodo de tiempo substancial hasta que está listo para su uso o venta, se adicionan al costo de ese activo durante ese periodo de tiempo hasta el momento en que esté listo para su uso.

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.

i. Deterioro del valor de los activos intangibles y del crédito mercantil

Al final de cada periodo, la Entidad revisa los valores en libros de sus activos intangibles y del crédito mercantil, a fin de determinar si existen indicios de que estos activos han sufrido alguna pérdida por deterioro. Si existe algún indicio, se calcula el monto recuperable del activo para compararlo con su valor en libros a fin de determinar el alcance de la pérdida por deterioro (de haber alguna). Cuando no es posible estimar el monto recuperable de un activo individual, la Entidad estima el monto recuperable de la unidad generadora de efectivo a la que pertenece dicho activo. Cuando se puede identificar una base razonable y consistente de distribución, los activos corporativos también se asignan a las unidades generadoras de efectivo individuales, o de lo contrario, se asignan a las unidades generadoras de efectivo para las cuales se puede identificar una base de distribución razonable y consistente.

El monto recuperable del activo (o unidad generadora de efectivo) es el mayor entre su valor razonable menos el costo de venderlo y su valor en uso. Al determinar el valor de uso, los flujos de efectivo futuros estimados se descuentan a su valor presente utilizando una tasa de descuento antes de impuestos que refleje la evaluación actual del mercado respecto al valor del dinero en el tiempo y los riesgos específicos del activo para el cual no se han ajustado las estimaciones de flujos de efectivo futuros. Este análisis de deterioro es elaborado por un experto independiente contratado por la administración de la Entidad. El valor de uso de estos activos se determina por medio del método de flujos de efectivo descontados; como tasa de descuento se utiliza el costo ponderado de capital aplicable, cuyo componente de costo de capital se estima por medio del "*Capital Asset Pricing Model*".

Si se estima que el monto recuperable de un activo (o unidad generadora de efectivo) es menor que su valor en libros, el valor en libros del activo (o unidad generadora de efectivo) se reduce a su monto recuperable. Las pérdidas por deterioro se reconocen inmediatamente en resultados. Estas pérdidas se distribuyen en primer lugar, para reducir el importe en libros de cualquier crédito mercantil distribuido a la unidad generadora de efectivo y a continuación, para reducir el importe en libros de los demás activos de la unidad, sobre una base de prorrato.

Posteriormente, cuando una pérdida por deterioro se revierte, el valor en libros del activo (o unidad generadora de efectivo) se incrementa al valor estimado revisado de su monto recuperable, de tal manera que el valor en libros ajustado no exceda el valor en libros que se habría determinado si no se hubiera reconocido una pérdida por deterioro para dicho activo (o unidad generadora de efectivo) en años anteriores. La reversión de una pérdida por deterioro se reconoce inmediatamente en resultados.

j. Provisiones y gastos de mantenimiento y reparaciones

Las provisiones se reconocen cuando la Entidad tiene una obligación presente (ya sea legal o asumida) como resultado de un suceso pasado, es probable que la Entidad tenga que liquidar la obligación, y puede hacerse una estimación confiable del importe de la obligación.

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

Cuando se espera recuperar de un tercero algunos o todos los beneficios económicos requeridos para liquidar una provisión, se reconoce una cuenta por cobrar como un activo sólo si es virtualmente cierto que se recibirá el reembolso y el monto de la cuenta por cobrar puede ser valuado confiablemente.

La Entidad reconoce una provisión de los costos que se espera incurrir que afectan los resultados de los periodos que comprenden desde que las autopistas concesionadas están disponibles para el uso hasta el ejercicio en que se realizan las obras de mantenimiento, de actualización o mejoras al estado de la infraestructura carretera y/o reparación mayor. Esta proyección es reconocida a valor presente neto y se determina con base en la IAS 37 y la IFRIC 12.

Por lo que se refiere a las autopistas en etapa de construcción, la entidad reconoce una provisión por el monto de la obra ejecutada no estimada, desde que inicia la etapa de construcción hasta que las autopistas están disponibles para su uso; esta provisión se determina a valor de los costos por incurrir y se reconoce con base en la IAS 37 y

la IFRIC 12.d.

Las provisiones se clasifican como circulantes o no circulantes en función del período de tiempo estimado para atender las obligaciones que cubren.

k. Beneficios a empleados

Beneficios a los empleados a corto plazo

Son aquéllos que se le otorgan al empleado y se pagan estando vigente la relación laboral dentro de un plazo no mayor a los 12 meses posteriores al cierre del ejercicio en que se otorgó el beneficio; incluyen entre otros, sueldos y salarios, ausencias compensadas, vacaciones, prima vacacional, aguinaldo y la participación de los trabajadores en las utilidades ("PTU"). Se valúan en proporción a los servicios prestados, considerando los sueldos actuales y se reconoce el pasivo conforme se devengan. La PTU se reconoce en los resultados del año en que se causa y se presenta en el rubro de gastos generales y de administración en los estados consolidados de pérdidas y ganancias y otras (pérdidas) utilidades integrales.

Beneficios a los empleados a largo plazo

Son beneficios que se otorgan a los empleados y se pagan estando vigente la relación laboral, pero con posterioridad a los 12 meses siguientes al cierre del periodo en que se otorgaron dichos beneficios; incluye principalmente las compensaciones y/o bonos otorgados por la Entidad. Estos beneficios se registran en resultados contra el pasivo correspondiente cuando: 1) la Entidad adquiere una obligación como resultado de eventos pasados y 2) el monto a pagar se puede estimar de manera confiable. El costo del periodo atribuible a este beneficio se registra considerando el valor del dinero en el tiempo cuando es significativo.

Beneficios a los empleados post-empleo

Son beneficios que se otorgan a los empleados estando vigente la relación laboral, pero que se pagan al término o con posterioridad al término de la relación laboral. La Entidad otorga primas de antigüedad a todos sus empleados cuando se separan y tienen 15 años o más laborando o a aquellos que sean despedidos independientemente del tiempo de antigüedad en la Entidad. Estos beneficios consisten en un único pago equivalente a doce días de salario por año de servicio, valuados al salario más reciente del empleado sin exceder de dos veces el salario mínimo general vigente.

El pasivo por primas de antigüedad se registra conforme se devenga, el cual se calcula por actuarios independientes con base en el método de crédito unitario proyectado utilizando tasas de interés nominales, deduciendo, en su caso, el valor razonable de los activos del plan de beneficios definidos.

Las pérdidas y ganancias actuariales se generan por cambios en las hipótesis actuariales utilizadas en la determinación de las obligaciones laborales, se determinan por la remediación de la provisión de beneficios a los empleados al final de periodo y se registran inmediatamente afectando otras utilidades (pérdidas) integrales en el período en que ocurren y no serán reclasificadas a resultados. El costo de servicios pasados se registra en resultados en el periodo en que se genera un cambio al plan de beneficios a los empleados.

Los pagos relacionados con planes de contribuciones definidas se registran en resultados cuando los empleados prestan los servicios que les dan derecho a esas contribuciones.

Beneficios por terminación

Son los que se otorgan y se pagan al empleado con motivo del término de la relación laboral y se registra un pasivo de beneficios por terminación en la primera de las siguientes fechas, cuando la Entidad ya no pueda retirar la oferta de estos beneficios y el momento en que la Entidad reconozca los costos por una reestructuración que esté dentro del alcance de la IAS 37 e involucre el pago de los beneficios por terminación.

l. Impuestos a la utilidad

El gasto por impuestos a la utilidad representa la suma de los impuestos a la utilidad causados y los impuestos a la utilidad diferidos.

Impuestos a la utilidad causados

El impuesto a la utilidad causado corresponde al impuesto sobre la renta ("ISR") y se registra en los resultados del año en que se causa.

Impuestos a la utilidad diferidos

Los impuestos a la utilidad diferidos se reconocen sobre las diferencias temporales entre el valor en libros de los activos y pasivos incluidos en los estados financieros consolidados y las bases fiscales correspondientes utilizadas para determinar el resultado fiscal, aplicando la tasa correspondiente a estas diferencias y en su caso se incluyen los beneficios de las pérdidas fiscales por amortizar y de algunos créditos fiscales.

El activo o pasivo por impuesto a la utilidad diferido se reconoce generalmente para todas las diferencias temporales. Se reconoce un activo por impuestos diferidos, por todas las diferencias temporales deducibles, en la medida en que resulte probable que la Entidad disponga de utilidades fiscales futuras contra las que pueda aplicar esas diferencias temporales deducibles. Se reconoce un pasivo de impuesto diferido por todas las diferencias acumulables. Estos activos y pasivos no se reconocen si las diferencias temporales surgen del crédito mercantil o del reconocimiento inicial (distinto al de la combinación de negocios) de otros activos y pasivos en una operación que no afecta el resultado fiscal ni el contable.

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

El valor en libros de un activo por impuestos diferidos debe someterse a revisión al final de cada periodo sobre el que se informa y se debe reducir en la medida que se estime probable que no habrá utilidades gravables suficientes para permitir que se recupere la totalidad o una parte del activo.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos se valúan empleando las tasas fiscales que se espera aplicar en el período en el que el pasivo se pague o el activo se realice, basándose en las tasas (y leyes fiscales) que hayan sido aprobadas o sustancialmente aprobadas al final del periodo sobre el que se informa.

La valuación de los pasivos y activos por impuestos diferidos refleja las consecuencias fiscales que se derivarían de la forma en que la Entidad espera, al final del periodo sobre el que se informa, recuperar o liquidar el valor en libros de sus activos y pasivos.

Impuestos a la utilidad causados y diferidos

Los impuestos a la utilidad causados y diferidos se reconocen en resultados, excepto cuando están relacionados con partidas que se reconocen, ya sea en los otros resultados integrales o directamente en el capital contable. Cuando surgen del reconocimiento inicial de una combinación de negocios, el efecto fiscal se incluye dentro del reconocimiento de la combinación de negocios.

m. Pasivos financieros e instrumentos de capital

Clasificación como deuda o capital

La Entidad evalúa la clasificación como instrumentos de deuda o capital de conformidad con la sustancia económica del acuerdo contractual y sus características.

Pasivos financieros

Los pasivos financieros de la Entidad se valúan inicialmente a su valor razonable y con posterioridad al reconocimiento inicial a costo amortizado, a menos que sean pasivos de corto plazo y no tengan un componente financiero explícito, en cuyo caso se valúan a su valor nominal o al costo de la transacción. El costo amortizado de un pasivo financiero es el importe inicial reconocido de dicho pasivo menos los pagos de capital y más o menos la amortización acumulada, utilizando el método de tasa de interés efectiva, de cualquier diferencia entre el importe inicial y el monto al vencimiento.

El método de tasa de interés efectiva es un método de cálculo del costo amortizado de un pasivo financiero y de asignación del gasto financiero a lo largo del período pertinente. La tasa de interés efectiva es la tasa que descuenta exactamente los flujos de efectivo estimados de pagos en efectivo (incluyendo todos los honorarios y puntos base pagados o recibidos que forman parte integral de la tasa de interés efectiva, costos de transacción y otras primas o descuentos) a lo largo de la vida esperada del pasivo financiero (o, cuando sea adecuado, en un período más corto) al importe neto en libros del pasivo financiero en su reconocimiento inicial.

Baja de pasivos financieros

La Entidad da de baja los pasivos financieros si, y sólo si, las obligaciones de la Entidad se cumplen, se cancelan o expiran.

Instrumentos de capital

Un instrumento de capital es cualquier contrato que demuestra un interés residual en los activos de una entidad después de disminuir todos los pasivos. Los instrumentos de capital emitidos por la Entidad son reconocidos al valor de la contraprestación recibida, neta de los costos de emisión de acciones realizados.

La recompra de los instrumentos de capital propios de la Entidad es reconocida y disminuida directamente en el capital contable. No se reconocen ganancias ni pérdidas en los resultados de la Entidad, como resultado de la compra, venta, emisión o cancelación de instrumentos de capital propios de la Entidad.

n. Instrumentos financieros derivados

La Entidad utiliza una variedad de instrumentos financieros derivados para manejar su exposición a los riesgos de volatilidad en tasas de interés incluyendo swaps de tasa de interés.

Los derivados se reconocen inicialmente al valor razonable a la fecha en que se suscribe el contrato del derivado y posteriormente se valúan a su valor razonable al final del período que se informa. La ganancia o pérdida resultante se reconoce en resultados inmediatamente a menos que el derivado esté designado y sea efectivo como un instrumento de cobertura, en cuyo caso la oportunidad del reconocimiento en los resultados dependerá de la naturaleza de la relación de cobertura.

Un derivado con un valor razonable positivo se reconoce como un activo financiero mientras que un derivado con un valor razonable negativo se reconoce como un pasivo financiero. Un derivado se presenta como un activo o un pasivo a largo plazo si la fecha de vencimiento del instrumento es mayor a 12 meses o más y no se espera su realización o cancelación dentro de los 12 meses siguientes. Otros derivados se presentan como activos y pasivos a corto plazo.

Contabilidad de coberturas

La Entidad designa ciertos instrumentos financieros derivados como de coberturas, con respecto al riesgo de tasas de interés, ya sea como coberturas de valor razonable o coberturas de flujo de efectivo.

Para clasificar un instrumento financiero derivado como de cobertura debe existir una relación económica de cobertura entre el derivado y la partida cubierta, los cambios en el valor razonable de los instrumentos financieros derivados compensan, en todo o en parte, los cambios en el valor razonable o flujos de efectivo del elemento cubierto, para lo cual deberá contar con una efectividad de cobertura.

La efectividad de cobertura será el grado en que los cambios en el valor razonable o flujos de efectivo atribuibles al riesgo de la partida cubierta se compensen con el instrumento derivado.

La contabilidad de cobertura reconoce en el resultado del periodo, los efectos de compensación de los cambios en el valor razonable del instrumento de cobertura y la partida cubierta.

Al inicio de la cobertura, la Entidad documenta la relación entre el instrumento de cobertura y la partida cubierta, así como los objetivos de la administración de riesgos y su estrategia de administración para emprender diversas transacciones de cobertura. Adicionalmente, al inicio de la cobertura y sobre una base continua, la Entidad documenta si el instrumento de cobertura es efectivo para compensar la exposición a los cambios en el valor razonable o los flujos de efectivo de la partida cubierta atribuibles al riesgo cubierto, que es cuando las relaciones de cobertura cumplen con todos de los siguientes requisitos de efectividad de cobertura:

- Existe una relación económica entre la partida cubierta y el instrumento de cobertura.
- El efecto del riesgo crediticio no predomina sobre los cambios de valor que proceden de esa relación económica y
- La relación de cobertura está equilibrada.

Si una relación de cobertura deja de cumplir el requisito de efectividad de cobertura relacionado, pero el objetivo de administración de riesgos para esa relación de cobertura designada sigue siendo el mismo, la Entidad ajusta la relación de cobertura para que cumpla los criterios de calificación de nuevo.

Tabla 28. Instrumentos Financieros Contratados

Concesión	Nocional (miles de pesos)	Contratación	Fecha de vencimiento	Tasa que		31 de	31 de	31 de
				Recibe	Paga	diciembre de 2025	diciembre de 2024	diciembre de 2023
FARAC I	740,464.6	Jul. 19	Jun. 34	TIIIE *28 ¹	9.085%	(24,976.7)	16,766.8	(12,537.1)
COVIQSA	-	Sep. 15	May. 25	TIIIE *28 ¹	6.110%	-	1,330.6	12,395.7
CONIPSA	-	Feb. 16	Ago. 24	TIIIE *28 ¹	5.780%	-	-	643.8
						(24,976.7)	18,097.4	502.5

⁽¹⁾ Al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 la tasa TIIIE a 28 días es de 7.3489%, 10.2440% y 11.5035%, respectivamente.

Coberturas de valor razonable

Los cambios en el valor razonable de los derivados que califican y se designan como coberturas de valor razonable se reconocen de forma inmediata en los resultados, junto con cualquier cambio en el valor razonable del activo o pasivo cubierto que se atribuya al riesgo cubierto. El cambio en el valor razonable del instrumento de cobertura y el cambio en la partida cubierta atribuible al riesgo cubierto se reconocen en el rubro de resultados relacionado con la partida cubierta.

La contabilización de coberturas se interrumpe de forma prospectiva cuando el instrumento de cobertura expira, se vende, termina, se ejerce, cuando deje de cumplir con los criterios para la contabilización de coberturas o cuando la Entidad revoca la designación de cobertura por no estar alineada a la estrategia de administración de riesgos de la Entidad. El ajuste a valor razonable del valor en libros de la partida cubierta generado por el riesgo cubierto se amortiza en resultados a partir de esa fecha.

Coberturas de flujo de efectivo

La porción efectiva de los cambios en el valor razonable de los derivados que califican y se designan como cobertura de flujo de efectivo se reconoce en otros resultados integrales. Las pérdidas y ganancias relativas a la porción no efectiva del instrumento de cobertura se reconocen inmediatamente en resultados y se incluyen en el rubro gastos por intereses.

Los montos previamente reconocidos en los otros resultados integrales en el capital contable se reclasifican a los resultados en los períodos en los que la partida cubierta se reconoce en resultados, en el mismo rubro de la partida cubierta reconocida.

La contabilización de coberturas se discontinúa cuando la Entidad revoca la relación de cobertura por no estar alineada a la estrategia de administración de riesgos, cuando el instrumento de cobertura vence o se vende, termina, o se ejerce, o cuando deja de cumplir con los criterios para la contabilización de coberturas. Cualquier ganancia o pérdida acumulada del instrumento de cobertura que haya sido reconocida en los otros resultados integrales en el capital contable continuará en el capital hasta que la partida cubierta sea finalmente reconocida en resultados.

La Entidad evalúa que las relaciones de cobertura estén equilibradas; de no estar así, se reequilibra la relación de cobertura, es decir, se ajusta la partida cubierta o el instrumento de cobertura con el objetivo de lograr el mayor grado de efectividad posible.

Derivados implícitos

La Entidad revisa todos los contratos de bienes y servicios de los cuales forma parte, a fin de identificar derivados implícitos que debieran ser segregados del contrato anfitrión para reconocerlos a su valor razonable. Cuando un derivado implícito es identificado y el contrato anfitrión no ha sido valuado a valor razonable, el derivado implícito se segrega del contrato anfitrión y se reconoce a su valor razonable; los cambios en dicho valor son reconocidos en los resultados del periodo, como parte del resultado financiero. Al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 no existen derivados implícitos que deban ser segregados del contrato anfitrión.

o. Ingresos de actividades ordinarias

Reconocimiento de ingresos de peaje por concesión y por servicios de peaje

La administración de la Entidad reconoce los ingresos de peaje por concesión en el momento que los vehículos hacen uso de las autopistas y cubren en efectivo o a través de un medio electrónico la cuota respectiva en las plazas de cobro. En el caso de los ingresos por servicio de peaje se reciben directamente de la SICT y se registran en el momento que los vehículos hacen uso de las autopistas.

Reconocimiento de ingresos por servicios de operación

En las autopistas concesionadas de COVIQSA y CONIPSA se reconocen ingresos por servicios de operación relativos al derecho incondicional de recibir los pagos por disponibilidad en los tramos carreteros de Irapuato – La Piedad y Querétaro – Irapuato. Estos ingresos equivalen de conformidad con la IFRIC 12 al interés devengado del activo financiero por concesión reconocido en el estado consolidado de situación financiera, a costo amortizado, utilizando el método de tasa de interés efectiva.

Reconocimiento de ingresos por uso de derecho de vía y otros relacionados.

En las autopistas concesionadas se reconocen ingresos por uso de derecho de vía, y en FARAC I y COTESA se reconocen ingresos derivados de restaurantes y tiendas de conveniencia. El uso del derecho de vía se comercializa por medio de contratos de arrendamiento de áreas colindantes con la cinta asfáltica.

Los ingresos por uso de derecho de vía son aquellos cobrados a locatarios tales como gasolineras y tiendas de conveniencia, así como por lo recibido por la construcción o paso de instalaciones eléctricas y de telecomunicaciones, acueductos y gasoductos.

Reconocimiento de ingresos y costos de construcción de obras de ampliación y rehabilitación

De conformidad con la IFRIC 12, la Entidad reconoce ingresos y costos de construcción conforme avanza la construcción de las obras de ampliación y rehabilitación a la infraestructura concesionada (“Porciento de avance”), cuando dichas obras permiten incrementar la capacidad de generar beneficios económicos futuros.

Modelo de reconocimiento de ingresos de actividades ordinarias

Con la finalidad de llevar a cabo un reconocimiento adecuado de los ingresos, se utiliza el siguiente modelo de cinco pasos:

- Identificación del contrato o contratos con el cliente.
- Identificación de las obligaciones de desempeño en el contrato.
- Determinación del precio de la transacción.
- Asignación del precio de la transacción a cada obligación de desempeño en el contrato.
- Reconocimiento del ingreso cuando la entidad satisfaga la obligación de desempeño.

Se anexa un cuadro en el que se especifica por tipo de ingreso, la aplicación del modelo de 5 pasos para el reconocimiento del ingreso.

Tabla 29. Reconocimiento de Ingresos (Modelo 5 Pasos)

Modelo de 5 pasos	Peaje por concesión	Ingresos por servicios de operación	Uso de derecho de vía y otros relacionados	Construcción de obras de ampliación y rehabilitación
1 Identificación del contrato con el cliente	Contrato; se expide comprobante de pago de peaje/Contrato de concesión	Contrato de concesión	Contrato/comprobante de venta del producto	Contrato de concesión
2 Identificación de las obligaciones de desempeño (OD) en el contrato	Una OD = Otorgar derecho de uso de las autopistas	Una OD = mantener la disponibilidad de las autopistas	Una OD = Otorgar derecho de vía/Entregar el producto vendido	Una OD = Construir infraestructura carretera
3 Determinación del precio de la transacción	Cuota de peaje basada en tarifas autorizadas por la SICT/Pago por uso establecido en el contrato con la SICT	Pago por disponibilidad establecido en el contrato con la SICT	Costos relacionados con el activo intangible por concesión/Costo del producto más un margen de utilidad	Costo incurrido en construcción, se asemeja a su valor razonable
4 Asignación del precio de la transacción a cada obligación de desempeño en el contrato	Precio de la transacción = Precio de la única OD	Precio de la transacción = Precio de la única OD	Precio de la transacción = Precio de la única OD	Precio de la transacción = Precio de la única OD
5 Reconocer el ingreso cuando la entidad satisfaga la obligación de desempeño	Un punto en el tiempo = Uso de las autopistas	Un punto en el tiempo = Uso de las autopistas	Un punto en el tiempo = Uso de la vía/Entrega del bien	A lo largo del tiempo = Avance de obra que se reconoce a lo largo del periodo de construcción

p. 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 por cobrar o por pagar 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 consolidados. Los efectos de las fluctuaciones cambiarias se registran en el estado consolidado de pérdidas y ganancias y otras utilidades integrales, excepto en los casos en los que procede su capitalización.

q. Utilidad por acción

La utilidad básica por acción ordinaria se calcula dividiendo la utilidad neta atribuible a la participación controladora (la participación no controladora es inmaterial) entre el promedio ponderado de acciones ordinarias en circulación.

La utilidad por acción diluida se determina bajo el supuesto de que se realizarían los compromisos de la Entidad para emitir o intercambiar sus propias acciones.

r. Estado consolidado de pérdidas y ganancias y otras (pérdidas) utilidades integrales

Debido a que la Entidad es una empresa de servicios, presenta sus costos y gastos ordinarios con base a su naturaleza, ya que considera que la información así presentada es más clara.

La Entidad optó por presentar en el estado consolidado de pérdidas y ganancias y otras (pérdidas) utilidades integrales un renglón de utilidad de operación, por considerar que este rubro contribuye a un mejor entendimiento del desempeño económico y financiero de la Entidad.

s. Estado consolidado de flujos de efectivo

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

La Entidad clasifica el total de los ingresos por intereses (los relacionados con los activos financieros por concesión y los recibidos de otros activos financieros) como actividades de operación y los intereses pagados como actividad de financiamiento.

III. ADMINISTRACIÓN

III.1 Auditores Externos

El Consejo de Administración es el órgano corporativo encargado de la designación y contratación del auditor externo, tomando en cuenta la opinión de la Comisaria de RCO para tales efectos.

La Comisaria revisó el contrato con KPMG para prestar a la Compañía los servicios de auditoría externa de estados financieros básicos del ejercicio 2025. Asimismo, revisó los documentos presentados por el Auditor Externo, en los que se declara el cumplimiento de los requisitos para su contratación por la Compañía, de acuerdo con lo establecido en el Capítulo II 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 (la “Circular Única de Auditores Externos” o “CUAE”).

KPMG auditó los estados financieros al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 y por los años terminados en esas fechas, emitiendo en todos los casos, una opinión sin salvedades.

El Consejo de Administración en su momento aprobó la celebración del contrato mencionado, dado que, con base en los documentos presentados por el Auditor Externo, el Despacho, el propio Auditor Externo y las personas del equipo de auditoría externa, a la fecha del contrato, estaban en cumplimiento de los criterios de independencia, de capacidad profesional y de calidad requeridos por la CUAE.

Contratación de servicios adicionales con el Auditor Externo y/o el Despacho

Durante el ejercicio 2025, el Despacho prestó a la Sociedad servicios adicionales a los de auditoría externa de estados financieros básicos del ejercicio 2025, consistentes en llevar a cabo un aseguramiento de revisión limitada del informe de sostenibilidad de la Sociedad.

III.2 Operaciones con Partes Relacionadas y Conflictos de Interés

Durante el curso ordinario de sus negocios, RCO ha celebrado diversas operaciones con Partes Relacionadas según se describen a continuación. Todas las operaciones relevantes celebradas con alguna parte relacionada fueron evaluadas por el Consejo de Administración de RCO, de conformidad con y sujeto a las excepciones que establece, la LMV y los estatutos sociales. Estas operaciones están sujetas a las condiciones prevaletientes del mercado y a normas en materia de precios de transferencia de conformidad con la ley mexicana. A continuación, se describen en lo general dichas operaciones:

Contrato de Consultoría

Con fecha 4 de junio de 2020, RCO y Abertis celebraron un contrato de consultoría (*Industrial Agreement*), bajo el cual, entre otros, Abertis se obliga a transferir conocimientos (*know-how*) y prestar asistencia técnica a RCO para el desarrollo de su negocio, a cambio de regalías fijadas en función de los ingresos anuales consolidados de RCO y subsidiarias y contempladas dentro de los gastos de operación en el presupuesto anual de RCO.

III.3 Administradores y Accionistas

III.3.1 Designación de Consejeros

La administración de RCO está a cargo de un Consejo de Administración y un Director General. El Consejo debe estar integrado por el número de miembros que, en su caso, determine la Asamblea General de Accionistas.

Los accionistas que representen la mayoría del capital social de RCO pueden designar a la mayoría de los miembros del Consejo de Administración, dejando a salvo los derechos de minoría y cualquier derecho otorgado a otras series de acciones para efectos de la designación de miembros del Consejo de Administración de RCO. No obstante, lo anterior, mediante Convenio entre Accionistas se acordó que los Accionistas Serie "B" tendrán derecho a designar 4 miembros del Consejo.

Cada Accionista o grupo de Accionistas tiene derecho a designar y revocar, en Asamblea General de Accionistas, a un Consejero por cada bloque de, por lo menos, 10.00% (diez por ciento) del capital social de RCO con derecho de voto, incluso limitado o restringido, que representen; en el entendido de que una vez que se realicen dichas designaciones, los demás miembros del Consejo de Administración serán designados por mayoría simple de votos de los titulares de acciones comunes u ordinarias que se encuentren presentes en la asamblea, sin computar los votos que correspondan a los accionistas minoritarios que hayan hecho la designación o designaciones mencionadas. La designación realizada por los accionistas minoritarios sólo podrá revocarse por los demás Accionistas cuando a su vez se revoque el nombramiento de todos los demás Consejeros, en cuyo caso las personas sustituidas no podrán ser nombradas con tal carácter durante los doce meses inmediatos siguientes a la fecha de revocación.

Cualquier Accionista o grupo de Accionistas, según sea el caso, que haya hecho la designación de un Consejero puede también designar al miembro suplente de dicho Consejero, en el entendido que, el o los suplentes del o los Consejeros independientes, deberán tener ese mismo carácter.

A la fecha del presente Reporte Anual, el Consejo de Administración de RCO está integrado por un total de 10 miembros propietarios de los cuales 2, es decir, el 20.00%, son Miembros Externos. Los miembros actuales del consejo de administración de la Compañía fueron ratificados mediante resoluciones unánimes adoptadas fuera de asamblea por los accionistas de la Compañía con fecha 28 de noviembre de 2025. El Consejo de Administración en su sesión del 12 de mayo de 2025, resolvió ratificar como miembro propietario al señor Gonzalo Alcalde Rodríguez. La integración general y facultades de nuestro consejo de administración quedaron acordadas en nuestros estatutos sociales conforme a la reforma integral a los mismos aprobada mediante asamblea general extraordinaria de fecha 29 de abril de 2021, y posteriormente mediante resoluciones unánimes adoptadas fuera de asamblea de fecha 30 de noviembre de 2021.

La Tabla 30 proporciona la integración vigente del Consejo de Administración de RCO:

Tabla 30. Consejo de Administración⁶⁵

Consejo de Administración				
Miembro propietario	Carácter	Fecha de nombramiento	Suplente	Fecha de nombramiento
Francisco José Aljaro Navarro	Patrimonial	4 de junio de 2020	--	--
Martín Eduardo D'Uva Salgueiro	Patrimonial	30 de noviembre de 2023	--	--
Martí Carbonell Mascaró	Patrimonial	4 de junio de 2020	--	--
Jordi Fernández Montolí	Patrimonial	4 de junio de 2020	--	--
Gemma Magre Ros	Patrimonial	4 de junio de 2020	--	--
Demetrio Javier Sodi Cortés	Patrimonial	26 de abril de 2010	--	--
Juan Manuel González Bernal	Externo	31 de agosto de 2018	--	--
Adolfo Castro Rivas	Externo	16 de marzo de 2012	--	--
Diego Antonio Canales Mijares	Patrimonial	1 de abril de 2024	--	--
Gonzalo Alcalde Rodríguez	Patrimonial	12 de mayo de 2025	--	--

El 10.00% de nuestros consejeros pertenece al género femenino, Gemma Magre, y el 90.00% restante al género masculino.

Demetrio Javier Sodi Cortés

⁶⁵ Existe un parentesco civil en cuarto grado entre Juan Manuel González Bernal y Demetrio Javier Sodi Cortés.

Demetrio Sodi es el actual presidente del Consejo de Administración. Antes de formar parte de RCO, dirigió varios esfuerzos empresariales exitosos en México en los campos de: dispositivos médicos, recursos humanos y bienes raíces. Previamente, fungió como tesorero de Empresas ICA, S.A.B. de C.V., donde tenía la responsabilidad de administrar el efectivo y las obligaciones de deuda. Es cofundador de Metrópoli 2025, instituto dedicado a desarrollar soluciones multidisciplinarias para problemas del área de la Ciudad de México. Es licenciado en Economía por el Instituto Tecnológico Autónomo de México y tiene un MBA por la Universidad de Boston. Se unió a la Compañía en marzo de 2008.

Francisco José Aljaro Navarro

Inició su carrera profesional en Arthur Andersen como Gerente de Auditoría. En 1991, se incorporó al grupo Cortefiel como “*Chief Financial Officer*” (CFO). Posteriormente, como Director de Estrategia, Financiero y de Control, participó en el desarrollo internacional de la compañía. En 2003 pasó a ocupar similar posición en el grupo González Byass. Se incorpora al Grupo Abertis en 2005 como Director General Financiero, cargo que desempeñó hasta su nombramiento como Consejero Ejecutivo-Director General en febrero de 2018. Desde diciembre de 2018 es Consejero Delegado de Abertis.

Martín Eduardo D’Uva Salgueiro

El Sr. D’Uva es licenciado en Economía y Econometría por la Universidad de Nottingham y ha cursado un MBA en INSEAD. Cuenta con una amplia experiencia internacional en activos greenfield y brownfield en múltiples sectores y ha intervenido como asesor en múltiples transacciones relevantes, especialmente en el sector de infraestructura. Inició su carrera profesional en Deloitte como Consultor. Desde 2010 ha desarrollado su carrera en el Grupo ACS, ocupando distintos puestos directivos en Iridum Infrastructure Concessions, Hochtief y Pacific Partnerships. En la actualidad, desarrolla el cargo de Chief Financial Officer de Abertis Infraestructuras, S.A.

Martí Carbonell Mascaró

Es licenciado en Administración y Dirección de Empresas y MBA por ESADE y AMP por el IESE. Inició su carrera profesional en PWC como auditor financiero. Desde 2000 ha desarrollado su carrera en Acesa y a partir de su creación en 2003 en Abertis, con responsabilidades de gestión en las áreas económico-financieras del grupo y apoyando su expansión internacional. Es miembro del Consejo de Administración de varias participadas del grupo Abertis. En junio de 2019 es nombrado Director General del Área de Planificación y Control de Abertis Infraestructuras, S.A.

Jordi Fernández Montolí

Fue nombrado Director General del Área Técnica (CTO) en junio de 2019, y es miembro del Consejo de Administración de varias empresas del Grupo Abertis. Se incorporó al Grupo Abertis en 2004, iniciando su carrera en Abertis Telecom (actualmente Cellnex) como Jefe de Organización (2004-2005), tras la compra de Retevisión. En 2006 se incorporó a la Corporación Abertis, como Jefe de Organización (2006-2010). En 2010 fue nombrado Director Corporativo de Organización y Transformación (2010-2016). Director de Integración y Transformación (2016-2019), y posteriormente Director Técnico (2019). Con esta función, desempeñó un papel destacado en la integración de los nuevos negocios en el Grupo. Anteriormente trabajó en Gas Natural (actualmente Naturgy) como director de proyectos (1995-1996), luego en AECOC (asociación española de comercio electrónico) como director de desarrollo de EDI - comercio electrónico (1996-1998). Posteriormente, en 1998 se incorporó a Retevisión donde trabajó como director de proyectos (Unidad de Negocio de Telecomunicaciones) (desde 1998), Jefe de Control de Procesos y Sistemas de Acceso (Departamento de Redes) (desde 2000) y Jefe de Calidad y Procesos (Departamento de Recursos) (desde 2002).

Gemma Magre Ros

Es Senior Manager en el Departamento Legal de Abertis Infraestructuras, S.A. (“Abertis”). Se incorporó a Abertis en 2009 tras 4 años de práctica privada en Clifford Chance como abogada corporativa y financiera centrada en fusiones y adquisiciones, mercados de capitales, capital privado y finanzas. Desde entonces, ha asesorado a Abertis y a las empresas de su grupo en los aspectos legales y contractuales de numerosos proyectos M&A, financiación de proyectos y proyectos público-privados, en relación con autopistas de peaje en Europa, América, India y Australia. Es miembro del Consejo de Administración de Red de Carreteras de Occidente, con sede en México, secretaria del Consejo de Administración de Virginia Tollroad TransportCo, LLC, con sede en EEUU. Ha sido miembro de los Consejos de Administración de Sanef, S.A. en Francia, Inversora de Infraestructuras, S.L., sociedad holding española, Vías Chile S.A. y Sociedad Concesionaria Autopista Central, S.A, ambas con sede en Chile. Es licenciada en Derecho y en Administración y Dirección de Empresas por la Universidad Abat Oliba CEU y está habilitada para el ejercicio de la profesión por el Colegio de Abogados de Barcelona. También tiene un Programa de Desarrollo Directivo (PDD) del IESE y un Certificado de Finanzas Corporativas del IESE.

Gonzalo Alcalde Rodríguez

Gonzalo Alcalde Rodríguez es un ejecutivo con una destacada trayectoria en el sector de infraestructura y gestión de concesiones viales. Actualmente se desempeña como Director General de Red de Carreteras de Occidente (RCO), una de las principales concesionarias de autopistas en México y parte del Grupo Abertis. En este rol, lidera la operación, el desarrollo estratégico y la ejecución de proyectos de infraestructura clave para la conectividad regional, impulsando inversiones que generan valor para los clientes, usuarios, el sector productivo y las comunidades donde la compañía opera. Además de su labor en México, se desempeñó como Director General de la operación de Abertis en Puerto Rico, donde estuvo a cargo de la gestión integral de activos concesionados, fortaleciendo la eficiencia operativa, el cumplimiento regulatorio y la relación institucional con las autoridades locales. Adicionalmente, y dentro del Grupo Abertis, ha asumido responsabilidades a nivel internacional como Presidente del Consejo de Administración de A4 Holding, grupo italiano del sector de autopistas, lo que refleja su experiencia y reconocimiento en el ámbito global de la infraestructura y la movilidad. Gonzalo Alcalde cuenta con una sólida trayectoria en la gestión de activos concesionados, gobierno corporativo y relación institucional con autoridades, inversionistas y actores clave del sector. Su liderazgo se caracteriza por una visión estratégica, disciplina operativa y una clara alineación con los más altos estándares internacionales en materia de gestión, cumplimiento y sostenibilidad, en concordancia con los lineamientos del Grupo Abertis.

Diego Antonio Canales Mijares

Diego Canales se incorporó al equipo de Infraestructuras de GIC en 2016. Es responsable de la generación, ejecución y gestión de activos de las inversiones de GIC en América. Actualmente, Diego es miembro del consejo de Rio Grande LNG y Red de Carreteras de Occidente, donde desempeñó un papel destacado en los esfuerzos de adquisición de GIC. Antes de incorporarse a GIC, Diego fue miembro del equipo de infraestructuras de Macquarie Capital, donde cubrió las principales inversiones en América Latina y asesoró a clientes en transacciones de fusiones y adquisiciones en los sectores de energía, energías renovables y transporte. Diego es licenciado en Administración de Empresas y Relaciones Internacionales por el Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM).

Adolfo Castro Rivas

Adolfo Castro ha sido Director General de Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V. desde mayo de 2011. Antes, trabajó como Director de Finanzas y Planeación Estratégica en dicha compañía (del 2000 al 2011). Tiene una licenciatura en Contaduría y una Maestría en Administración de Empresas del Instituto Tecnológico Autónomo de México y el Programa de Alta Dirección AD en el Instituto Panamericano de Alta Dirección de Empresas.

Juan Manuel González Bernal

Juan Manuel González Bernal cuenta con más de 20 años de experiencia en infraestructura y financiamiento de complejos proyectos representando a desarrolladores nacionales e internacionales, empresas operadoras de activos de infraestructura, fondos de capital nacionales e internacionales público y privado, bancos y agentes, así como a entidades gubernamentales, en todos los sectores: aeropuertos, transporte, agua, energía, manejo de residuos, entre otros. Se ha especializado en licitaciones públicas, en el marco legal aplicable a servicios y obras públicas, y en asociaciones público-privadas en México, y en asuntos relacionados con desarrollo de proyectos de infraestructura y energía con fuerte capacidad tanto en el ámbito transaccional, como en el regulatorio, así como en mecanismos alternativos de resolución de controversias incluyendo procedimientos ante la Secretaría de la Función Pública y la Auditoría Superior de la Federación en casos emblemáticos como el *Túnel Emisor Oriente* y proyectos carreteros Durango-Mazatlán y Nuevo Necaxa-Tehuacán. Juan Manuel ha participado en una serie de proyectos que han sido distinguidos por varias revistas especializadas (Euromoney, Project Finance y Latin Finance) como "Transacciones u Operaciones del Año", por ejemplo, el financiamiento de las Presas El Cajón y La Yesca, el refinanciamiento a través de la Bolsa Mexicana de Valores de las Autopistas México-Toluca y Monterrey-Cadereyta, el primer financiamiento de una Asociación Público Privada en México, y el financiamiento del proyecto más grande en el sector de carreteras de cuota en Latinoamérica "FARAC I". Asesoró a Bank of América como agente de la Secretaría de Comunicaciones en el diseño y contratación de la Asociación Público-Privada de la Red Compartida.

Es necesario aclarar que los actuales miembros no independientes del Consejo de Administración de RCO, salvo por Demetrio Sodi Cortés, Juan Manuel González Bernal y Gonzalo Alcalde Rodríguez, actualmente son empleados de los Accionistas Serie "A" que, respectivamente, propusieron su nombramiento. Se hace notar que el secretario no miembro del Consejo de Administración de RCO a la fecha del presente Reporte Anual es el señor Juan Sebastián Lozano García-Teruel. Las facultades del Consejo de Administración se desarrollan en la Sección III.4 "Estatutos Sociales y otros Convenios" de este Reporte Anual.

III.3.2 Directivos relevantes

La Tabla 31 proporciona la integración vigente de los directivos relevantes de RCO.

Tabla 31. Directivos relevantes

Directivos Relevantes		
Ejecutivo	Nombre del puesto	Fecha de nombramiento
Gonzalo Alcalde Rodríguez	Director General	22 de julio de 2025
Jorge Parra Palacios	Director de Administración y Finanzas	1 de febrero de 2010
Juan Sebastián Lozano García Teruel	Abogado General	16 de agosto de 2010
Alejandro Alonso Arcocha	Director de Operaciones	05 de abril de 2021
Angela Andrea Muñoz Núñez	Directora de Personas y Organización	1 de enero de 2022
Pablo Christian Silva Servín	Director de Desarrollo de Negocios	1 de febrero de 2023

El 83.33% de nuestros directivos relevantes pertenecen al género masculino y el 16.67% restante al género femenino.

Gonzalo Alcalde Rodríguez (Director General)

Previamente mencionado en la sección III.3.1.

Jorge Parra Palacios (Director de Administración y Finanzas)

Jorge Parra es Director de Finanzas y Administración en RCO. Antes de formar parte de RCO, fue Director Ejecutivo de Finanzas en Hipotecaria Su Casita. Es Ingeniero Industrial y de Sistemas egresado del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey en la Ciudad de México. Asimismo, cuenta con una maestría en Administración de Empresas de la Universidad de Georgetown, en Washington, D.C. Se unió a la Compañía en febrero de 2010.

Juan Sebastián Lozano García Teruel (Abogado General)

Juan Sebastián Lozano obtuvo la Licenciatura en Derecho en la Universidad Iberoamericana en la Ciudad de México y un LL.M. de la Universidad de Georgetown, en Washington, D.C. Juan Sebastián Lozano ha trabajado en varias firmas de abogados en la Ciudad de México como Creel, García-Cuéllar, Aiza y Enríquez, S.C. y González Calvillo, S.C., además de la oficina de la firma Thompson Hine, LLP en la ciudad de Washington, D.C. Se unió a la Compañía en agosto de 2010.

Alejandro Alonso Arcocha (Director de Operaciones)

Alejandro Alonso es Ingeniero Civil y cuenta con una maestría en Gerencia de Proyectos de Construcción, ambos por la Universidad de las Américas-Puebla. Acumula más de 20 años de experiencia en el desarrollo integral de proyectos de infraestructura carretera en los ámbitos público y privado en áreas de planeación, ingeniería, construcción, operación y mantenimiento. Previo a su incorporación a RCO se desempeñó como Director General de Concesiones en Mota-Engil en México, siendo responsable de la gestión en toda la cadena de valor de los activos concesionados del grupo.

Angela Andrea Muñoz Núñez (Directora de Personas y Organización)

Angela Muñoz es Directora de Personas y Organización en RCO. Psicóloga de la Universidad del Desarrollo (Chile), con Maestría en Dirección y Gestión de Personas de la Universidad Adolfo Ibañez (Chile), certificación en Coaching Ontológico y diplomados en Derecho Laboral y Desarrollo de Liderazgo. Cuenta con más de 20 años de experiencia en Recursos Humanos en empresas multinacionales de diversas industrias, liderando estrategias de gestión de personas orientadas a fortalecer el negocio. Su trayectoria se ha enfocado en transformación cultural, gestión del cambio, estructura organizativa, desarrollo de liderazgo y alineación de la estrategia de talento con los objetivos organizacionales. Ha participado activamente en procesos de fusión e integración cultural, diseño organizacional y planificación de la fuerza laboral, impulsando eficiencias y la sostenibilidad organizacional. Además, se ha desempeñado como consultora y docente en programas de liderazgo, habilidades directivas y realizado coaching ejecutivo para altos directivos.

Pablo Christian Silva Servín (Director de Desarrollo de Negocios)

Pablo Silva es egresado de las licenciaturas en Contaduría Pública y Estrategia Financiera por el Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM) y cuenta con un Executive MBA por el Instituto Panamericano de Alta Dirección de Empresas (IPADE). Adicionalmente, cursó el programa de Value Investing en Columbia Business School y un programa de desarrollo ejecutivo en ESADE Business School. Con más de 20 años de trayectoria profesional en los sectores financiero, consultoría, telecomunicaciones, industrial e infraestructura, ha desarrollado

una sólida experiencia en la gestión estratégica y financiera. Se incorporó a RCO en 2012 como Director de Finanzas Corporativas y, en 2023, fue nombrado Director de Desarrollo de Negocios.

III.3.3 Código de Ética y de Conducta

La Compañía cuenta con un Código de Ética y de Conducta, consistente en una guía que promueve la honestidad y el comportamiento ético de todos los directivos y empleados de la misma, y es aplicable tanto a los empleados como a miembros del Consejo de Administración de RCO y a todo tercero que actúe en nombre y/o bajo la dirección de RCO. El nuevo Código de Ética y de Conducta fue aprobado por el Consejo de Administración en su sesión de fecha 15 de noviembre de 2022 y tiene como objetivo, dar a conocer las obligaciones de carácter ético hacia RCO, inversionistas, clientes, proveedores, competidores y autoridades, así como establecer criterios básicos para normar el comportamiento ético de los funcionarios de la Compañía. El Código refleja los valores que definen a RCO y el interés que ésta tiene en evitar toda circunstancia que pueda dar origen a una conducta inadecuada por parte de los funcionarios de la Compañía. El departamento de Compliance es quien garantiza el cumplimiento del Código de Ética dentro de la empresa.

El Consejo de Administración y los Directivos relevantes de RCO están comprometidos con observar un comportamiento ético en todo lo que hacen y en la manera como se relacionan entre ellos y con terceros externos, y tienen la responsabilidad de proceder siempre, conforme a las normas del Código de Ética y de Conducta de la Compañía, tanto en su decir, como en su actuar. Asimismo, están comprometidos con promover el apego a dicho código por parte de todos los colaboradores de RCO.

RCO reconoce que los derechos humanos son derechos inherentes a todos los seres humanos sin distinción alguna de nacionalidad, lugar de residencia, sexo, origen nacional o étnico, color, religión, lengua o cualquier otra condición, por lo que es una política de la Compañía no discriminar a los colaboradores con relación a contratación, nivel de sueldo, capacitación y desarrollo, promociones y otras condiciones de empleo. Por otro lado, RCO promueve la equidad de género dentro de la compañía, permitiendo brindar a hombres y mujeres las mismas oportunidades, condiciones y formas de trato.

III.3.4 Accionistas relevantes

A la fecha del presente Reporte Anual, son dos los accionistas relevantes en RCO.

El primero de estos accionistas es BBVA México, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero BBVA México, en carácter de fiduciario del fideicomiso F/411215-7 que mantiene la titularidad de 23,592'267,503 Acciones Serie "A", representativas de 82.16% del capital social suscrito y pagado de RCO. Este accionista ejerce control o poder de mando.

Por su parte, HSBC México, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero HSBC, División Fiduciaria, en su carácter de fiduciario del fideicomiso F/311529 (antes F/00661), en virtud del Convenio de Sustitución Fiduciaria del Contrato de Fideicomiso Irrevocable de Emisión de Certificados F/00661, a partir del 21 de noviembre de 2025 fungiendo como nuevo fiduciario en sustitución de Banco Multiva, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Multiva (quien adquirió a CI Banco, S.A., Institución de Banca Múltiple), mantiene la titularidad de 5,122'753,800 Acciones Serie "B", representativas del 17.84% del capital social suscrito y pagado de RCO.

No se tiene identificado a la persona física considerada como principal accionista beneficiario.

De conformidad con lo establecido por el artículo 16, fracción II de la LMV, los accionistas de RCO, como Sociedad Anónima Promotora de Inversión, nombraron a una Comisaria, quien goza, para el ejercicio de tal cargo, de todas las facultades y obligaciones previstas en el artículo 166 de la Ley General de Sociedades Mercantiles, además de ser la responsable de vigilar el cumplimiento de las disposiciones de la CUAE y de la normativa fiscal.

La Emisora no es controlada por gobierno extranjero alguno. Por conducto del Fideicomiso BBVA, Abertis Infraestructuras, S.A. es titular del 53.12% del capital social de la Emisora y, por lo tanto, se puede considerar a dicho accionista dentro de la definición de Control del Artículo 2, fracción III, inciso (b) de la Ley del Mercado de Valores, es decir, que dicho accionista mantiene la titularidad de derechos que permiten ejercer el voto respecto de más del cincuenta por ciento del capital social de una persona moral.

III.4 Estatutos Sociales y otros Convenios

En esta sección se resumen ciertas disposiciones de los estatutos sociales de RCO de acuerdo a los requerimientos de la Circular Única de Emisoras.

Los estatutos sociales de RCO mencionan que la Sociedad tendrá por objeto operar, explotar, conservar y ser

titular de los derechos y obligaciones sobre las autopistas que le sean concesionadas, además podrá adquirir, directa o indirectamente, acciones, partes sociales y otras participaciones en el capital social de sociedades y fideicomisos que tengan el mismo objeto que la Sociedad.

RCO podrá realizar actividades auxiliares o secundarias al objeto principal y preponderante que le permitan tener un cumplimiento del objeto social de la Sociedad.

La Sociedad tendrá prohibido ceder, hipotecar o de cualquier otra forma gravar o enajenar la Concesión, los derechos en ella conferidos o los bienes afectos a ella, a Gobierno o Estado extranjero alguno.

La administración de la Sociedad estará a cargo de un Consejo de Administración y un Director General. El Consejo estará integrado por el número de miembros que, en su caso, determine la Asamblea General de Accionistas.

El Consejo de Administración deberá ocuparse, en la medida en que éstos no estén reservados al conocimiento de los Accionistas conforme a los estatutos sociales, de asuntos relacionados con la operación y administración de la Sociedad, supervisando el cumplimiento de estos.

El Director General será el responsable de las funciones de gestión, conducción y ejecución de los negocios de la Sociedad, sujetándose para ello a estrategias, políticas y lineamientos aprobados por el Consejo de Administración.

La vigilancia de la gestión, conducción y ejecución de los negocios de la Sociedad estará a cargo de uno o más Comisarios designados por la Asamblea de Accionistas, cada uno en el ámbito de sus respectivas competencias.

Anualmente, el Director General deberá elaborar y presentar al Consejo de Administración, el cual, a su vez, lo someterá a la aprobación de la Asamblea General de Accionistas, un informe que incluya la información prevista en el artículo 172 de la Ley General de Sociedades Mercantiles, con excepción del informe en que se declaren y expliquen las principales políticas y criterios contables y de información seguidos en la preparación de la información financiera, el cual será preparado por el Consejo de Administración.

Planes de Compensación para Ejecutivos y Consejeros

En términos del Artículo Cuadragésimo Primero, inciso b), sub-inciso i) de los estatutos sociales de RCO, el Consejo de Administración está facultado para tomar acuerdos relacionados con la determinación de prestaciones del Director General, del Director de Finanzas y de cualquier otra persona que ocupe un alto cargo ejecutivo de RCO o sus subsidiarias. Lo anterior, en el entendido que, para considerar válidos dichos acuerdos, deberá respetarse el quórum establecido por los propios estatutos sociales.

La Entidad otorga a los colaboradores elegibles un bono de desempeño anual equivalente entre 1 y 12 meses de sueldo de acuerdo con parámetros de desempeño de la Entidad y de función específica. Al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, los pasivos por este concepto ascienden a \$49.9, \$47.9 y \$45.1 millones, respectivamente y se presentan en el estado consolidado de situación financiera como beneficios a empleados a corto plazo. El gasto por este concepto fue de \$39.0, \$46.3 y \$43.6 millones al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, respectivamente. Adicionalmente el rubro de beneficios a los empleados a corto plazo incluye la provisión de la participación de los trabajadores en las utilidades y la provisión de vacaciones, al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, los pasivos ascienden a \$97.8, \$97.8 y \$90.7 millones, respectivamente.

La Entidad otorga a los directivos relevantes, un bono de desempeño diferido equivalente a entre 6 y 12 meses de sueldo base, cuya fórmula considera parámetros de desempeño de la Entidad y de función específica; el bono de desempeño diferido se adjudica en 3 años.

Al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, los pasivos por este concepto ascienden a \$39.7, \$87.9 y \$56.0 millones, respectivamente y se presentan en el estado consolidado de situación financiera como Beneficios a los empleados. El gasto por este concepto fue de \$39.7, \$31.8 y \$31.0 millones en 2025, 2024 y 2023, respectivamente.

La compensación a los directores y otros miembros clave de la gerencia durante el período de 2025, 2024 y 2023 fue de \$150.1, \$94.6 y \$81.7 millones, respectivamente.

La Entidad está obligada al pago a sus empleados de una prima de antigüedad. El costo neto del periodo derivado de estas obligaciones al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 asciende a \$7.0, \$2.6 y \$1.7 millones, respectivamente. Otras revelaciones que requieren las disposiciones contables se consideran poco importantes.

Convenios entre Accionistas

Los Accionistas tendrán la posibilidad de celebrar convenios entre sí en los cuales se regulen ciertos derechos distintos a aquellos correspondientes a cada serie de acciones representativas del capital social de RCO, de

conformidad con lo dispuesto por el artículo 16 fracción VI de la LMV.

Se hace notar que el Convenio entre Accionistas, no generará en ningún momento un retraso, prevención, diferimiento o hará más oneroso un cambio de Control de RCO. De igual forma, dicho convenio no limita de forma alguna los derechos corporativos que confieren las Acciones RCO a sus propietarios. A continuación, se describen los contratos entre accionistas ya celebrados o a ser celebrados:

Convenio entre Accionistas

En adición al convenio de 2009, conforme al Anexo N se debe describir cualquier convenio que tenga por efecto retrasar, prevenir, diferir o hacer más oneroso un cambio en el control de la emisora, así como aquellos que se señalan en el artículo 16, fracción VI de la Ley del Mercado de Valores, por lo que quizás habría que analizar la divulgación de los principales términos del “*equityholders agreement*” entre los accionistas mayoritarios, aunque técnicamente podría no calificar al no ser éstos accionistas directos sino a través del Fideicomiso BBVA.

Se celebró un convenio entre los Accionistas de RCO, en términos de lo dispuesto en el Artículo Trigésimo Cuarto de los estatutos sociales de RCO, a fin de regular la relación que existirá entre ellos. Los principales acuerdos contenidos en el Convenio de Accionistas son los siguientes:

Acuerdos relativos a la Administración de RCO.

- a **Consejeros de la Serie “B”**. Sin perjuicio de lo dispuesto en el Artículo Trigésimo Quinto, inciso (c) de los estatutos de RCO, los Accionistas Serie “B” tendrán derecho a designar un máximo de 4 miembros del Consejo de Administración de RCO sujeto a los términos y condiciones previstos en el Fideicomiso Emisor CKD.
- b **Consejeros Independientes**. Los Miembros Independientes del Consejo de Administración serán designados por los Accionistas Serie “A”. Tratándose de la designación de Miembros Independientes del Consejo de Administración: (i) los Accionistas Serie “A” pondrán a disposición de los demás Accionistas Serie “B”, por escrito conforme al procedimiento previsto en la cláusula 6.4 del Convenio entre Accionistas y con una anterioridad de cuando menos 10 días hábiles a la fecha de la asamblea o adopción de las resoluciones correspondientes, la propuesta de personas que los Accionistas Serie “A” estén revisando para designar a los Miembros Independientes del Consejo de Administración; y (ii) con base en la propuesta de posibles Miembros Independientes que se ponga a su disposición, los Accionistas Serie “B” tendrán derecho a proponer a un Miembro Independiente para que forme parte del comité de auditoría y de prácticas societarias de RCO. La persona propuesta por los Accionistas Serie “B” deberá ser una persona que cumpla con los requisitos de independencia previstos en la LMV y cuente con amplia experiencia contable y de finanzas, particularmente en materia de proyectos de infraestructura y concesiones.

Acuerdos Relativos a la Transmisión de Acciones de RCO.

- a **Transmisión de Acciones sin Autorización del Consejo de Administración**. (Salvo que los Accionistas Serie “A” convengan lo contrario) cualesquiera de los Accionistas Serie “A” podrá llevar a cabo la enajenación de las Acciones Serie “A” de que sea titular, sin necesidad de obtener autorización del Consejo de Administración, a favor de las siguientes personas (los “Adquirentes Permitidos”): (i) subsidiarias que sean 100.00% (cien por ciento) propiedad del Accionista Serie “A” enajenante; (ii) los respectivos socios o accionistas del Accionista Serie “A” enajenante, mediante distribuciones de capital o amortización de acciones; (iii) las respectivas Filiales del Accionista Serie “A” enajenante o algún tercero, siempre y cuando los Accionistas Originales conserven directa o indirectamente, conjunta o separadamente, por lo menos el 50.0% (cincuenta por ciento) del capital social de la Compañía después de llevada a cabo dicha enajenación; (iv) algún Acreedor (tal y como dicho término se define en las Bases y en el Título de Concesión FARAC I) en cumplimiento de las obligaciones derivadas de los Financiamientos (tal y como dicho término se define en las Bases y en el Título de Concesión FARAC I); y (v) cualquier tercero, siempre y cuando la enajenación sea aprobada por el voto afirmativo del 90.0% (noventa por ciento) de las Acciones Serie “A” y sea obtenida la autorización previa por escrito de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.
- b **Derechos de Venta Conjunta (“Tag-Along”)**. Se prevén derechos de venta conjunta conforme a lo siguiente:
 - ⓐ **Derechos de Venta Conjunta por Enajenación de los Accionistas Serie “A”**. Salvo que se trate de alguna enajenación a Adquirentes Permitidos prevista en la cláusula 3.1, incisos (i) a (iv) del Convenio entre Accionistas, en caso que cualquiera de los Accionistas Serie “A”


pretendan enajenar, mediante una o varias operaciones de cualquier naturaleza, simultáneas o sucesivas, acciones de su propiedad que representen un porcentaje igual o superior al 5.00% del capital social de RCO, que por cualquier razón no se lleven a cabo mediante oferta pública conforme a lo previsto en el inciso (i) anterior, a un tercero (para efectos de esta sección, un "Tercero Comprador"), los Accionistas Serie "B" (para efectos de esta sección, los "Accionistas de Venta Conjunta") tendrán el derecho (más no la obligación) de enajenar a dicho Tercero Comprador, bajo los mismos términos y sujeto a las mismas condiciones que los Accionistas Enajenantes un número proporcional de acciones a las que se enajenarán en la operación propuesta, de acuerdo con la tenencia accionaria de cada uno de los Accionistas de Venta Conjunta en RCO (para efectos de esta sección, el "Derecho de Venta Conjunta"). Los términos y condiciones conforme a los cuales se deberá ejercer este derecho se establecen a detalle en el Convenio entre Accionistas. El Derecho De Venta Conjunta de los Accionistas Serie "B" se extenderá a las enajenaciones de las Acciones Serie "A" que lleven a cabo de manera indirecta por parte de los socios o accionistas los Accionistas Serie "A", en cualquier nivel corporativo superior, siempre que dichos socios o accionistas constituyan una Compañía o vehículo cuyos activos sean bienes, valores o derechos económicos que representen únicamente Acciones Serie "A" en RCO.

[Resto de la página intencionalmente en blanco / Continúa en la siguiente página]

IV. PERSONAS RESPONSABLES

Los suscritos manifestamos bajo protesta de decir verdad que, en el ámbito de nuestras respectivas funciones, preparamos la información relativa a la Compañía 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.

Red de Carreteras de Occidente, S.A.P.I. de C.V.



Gonzalo Alcalde Rodríguez
Director General



Jorge Parra Palacios
Director de Administración y Finanzas



Juan Sebastián Lozano García Teruel
Director Jurídico

DECLARACIÓN DEL AUDITOR EXTERNO

En estricto cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 33, fracción I, inciso b), numeral 1, subnumeral 1.2 de las Disposiciones de Carácter General Aplicables a las Emisoras de Valores y a Otros Participantes del Mercado de Valores, y exclusivamente para efectos de los estados financieros consolidados dictaminados de Red de Carreteras de Occidente, S.A. P. I. de C. V. y subsidiarias (el "Grupo") al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, y por los años terminados en esas fechas, así como cualquier otra información financiera que se incluya en el presente Reporte Anual, cuya fuente provenga de los estados financieros consolidados dictaminados antes mencionados, se emite la siguiente leyenda:

"El suscrito manifiesta bajo protesta de decir verdad, que los estados financieros consolidados del Grupo al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, y por los años terminados en esas fechas, que se incluyen como anexo en el presente Reporte Anual, fueron dictaminados con fecha 18 de febrero de 2026, de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría.

Asimismo, manifiesta que ha leído el presente Reporte Anual y basado en su lectura y dentro del alcance del trabajo de auditoría realizado, no tiene conocimiento de errores relevantes o inconsistencias en la información que se incluye y cuya fuente provenga de los estados financieros consolidados dictaminados señalados en el párrafo anterior, ni 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.

No obstante, el suscrito no fue contratado, y no realizó procedimientos adicionales con el objeto de expresar una opinión respecto de la información contenida en el Reporte Anual que no provenga de los estados financieros consolidados por él dictaminados".

KPMG Cárdenas Dosal, S. C.



C. P. C. Cesar Armando Silva Villalpando
Socio de auditoría



C. P. C. Luis Fernando Amador Monroy
Representante legal



KPMG Cárdenas Dosal, S.C.
Manuel Ávila Camacho 176 P1,
Reforma Social, Miguel Hidalgo,
C.P. 11650, Ciudad de México.
Teléfono: +01 (55) 5248 8300
kpmg.com.mx


Guadalajara, Jalisco a 27 de abril de 2026.

Al Consejo de Administración y a los Accionistas
Red de Carreteras de Occidente, S.A.P.I. de C.V.

De conformidad con el 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” (las Disposiciones, conocida también como Circular Única de Auditores Externos o CUAE), emitidas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (la Comisión) y publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 26 de abril de 2018, y de conformidad con las disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y a otros participantes del mercado de valores, publicada en el Diario Oficial de la Federación del 19 de marzo de 2003 y sus respectivas modificaciones, tanto KPMG Cárdenas Dosal, S. C. como el socio que suscribe esta declaratoria, expresamos nuestro consentimiento para que **Red de Carreteras de Occidente S.A.P.I. de C.V.** (la Emisora) incluya como anexo en (el **Reporte Anual**) el informe de auditoría emitido con fecha 18 de febrero de 2026 sobre los estados financieros (consolidados) de la Emisora al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 y por los años terminados en esas fechas (los “Estados Financieros”). Lo anterior, en el entendido de que previamente a su inclusión nos cercioramos que la información contenida en los Estados Financieros incluidos como anexos en (el **Reporte Anual**), así como cualquier otra información financiera incluida en el (**Reporte Anual**) cuya fuente provenga de los mencionados Estados Financieros o del Informe de Auditoría Externa que al efecto presente la Emisora, coincida con la dictaminada, con el fin de que dicha información sea hecha del conocimiento público.

Atentamente,

KPMG Cárdenas Dosal, S.C.


C.P.C. Cesar Armando Silva Villalpando
Socio


C.P.C. Luis Fernando Amador Monroy
Representante legal

*D.R. © KPMG Cárdenas Dosal, S.C., sociedad civil mexicana y firma miembro de la organización mundial de KPMG de firmas miembros independientes afiladas a KPMG, miembro del Limited, una corporación privada y tiene licencia por separado. Todos los derechos reservados. Prohibida la reproducción parcial o total sin la autorización expresa y por escrito de KPMG.

Agencia de México, A.C.
Cancún, Q. Roo.
Ciudad de México.
Ciudad Juárez, Chih.
Culiacán, Sinaloa.
Durango, Coah.
Guadalajara, Jalisco.

Guadalajara, Jalisco.
Hermosillo, Sonora.
León, Gto.
Monterrey, B.C.
Morelia, Mich.
Pachuca, Pue.

Querétaro, Gto.
Tijuana, Baja California.
Toluca, Mex.
San Luis Potosí, S.L.P.
Tlaxcala, Tlax.

V. ANEXOS