REPORTE DE RESULTADOS 2025

Fibra EXI (BMV: FEXI21)

mip
mexico infrastructure partners

Empresa del grupo Mexico Infrastructure Partners

https://fibraexi.com/

MENSAJE DEL DIRECTOR DE FINANZAS

Estimados Inversionistas:

Me complace informarles que, durante el ejercicio concluido el 31 de diciembre de 2025, FEXI21 registró resultados sólidos, reflejando una evolución favorable, en particular en los ingresos del periodo, mostrando un desempeño positivo, impulsado por un resultado operativo estable y un entorno de demanda resiliente.

En 2025, la FIBRA alcanzó hitos relevantes, entre los que destacan: (i) la formalización de la adquisición de una participación mayoritaria en la concesión de la autopista Salamanca–León, cuyo cierre financiero se concretará previo al 31 de marzo de 2026; (ii) la formalización de un Private Placement con un inversionista internacional, lo que nos posicionó como la primera Fibra E en alcanzar un financiamiento de ésta naturaleza, y (iii) la ejecución de un proceso de levantamiento de capital con inversionistas nacionales e internacionales bajo esfuerzos de distribución 144A/Reg S.

En 2025, los ingresos consolidados por peaje de FEXI21 ascendieron a $4,229 millones de pesos, lo que representa un crecimiento de 5.4% respecto al año anterior. Este resultado fue impulsado principalmente por el ajuste tarifario autorizado por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) para los cuatro Activos Carreteros con Concesión Federal, así como por el ajuste aprobado por la Secretaría de Finanzas del Estado de Guerrero para el activo con Concesión Estatal.

En términos del Tráfico Promedio Diario Anual (TPDA), al cierre del ejercicio 2025, los Activos Carreteros registraron un total de 38,667 vehículos, lo que representa una estabilización frente a 41,346 vehículos registrados en 2024. Esto responde, principalmente, a lo siguiente, (i) la regularización del tráfico en el TUCA tras haber obtenido niveles de tráfico extraordinarios como consecuencia de los efectos del no cobro de peaje por los desastres causados por el Huracán John en 2024 ;y (ii) la mejora de la vía alterna de LIPSA durante el ejercicio 2024. Cabe destacar el desempeño de Río Verde, que reportó un crecimiento de 3.9% en su TPDA, respecto al año anterior.

Durante el tercer cuarto se avanzó en el proceso de cierre de la adquisición de la Autopista León-Salamanca. En este sentido, se continúan realizando las gestiones correspondientes ante las autoridades con el objetivo de concretar la operación al cierre del primer trimestre de 2026. Esta adquisición representa un paso relevante en la expansión del portafolio y refuerza el compromiso de FEXI21 con un crecimiento sostenido y disciplinado en infraestructura carretera.

Complementariamente, durante el tercer y cuarto trimestre de 2025, FEXI21 llevó a cabo un NonDeal Roadshow (NDR) con el propósito de informar a los distintos inversionistas,

tanto nacionales como internacionales, sobre los principales hitos alcanzados por la Fibra, así como los beneficios que esta ofrece.

En materia de mercado, al cierre de diciembre de 2025, FEXI 21 se ubicó en el puesto 64 del Índice de Bursatilidad de la Bolsa Mexicana de Valores (BMV), consolidándose como la tercera Fibra E con mayor bursatilidad en el sector mexicano.

Adicionalmente, en diciembre de 2025, la Asamblea de Tenedores aprobó una Emisión Adicional de CBFEs (Follow-On), cuyo lanzamiento se estima en abril de 2026, por un monto de hasta US$500 millones. Los recursos se destinarán principalmente al prepago del financiamiento asociado a la autopista Salamanca–León, así como a la adquisición de nuevos activos carreteros que podrían incorporarse al portafolio de la FIBRA.

En resumen, el ejercicio 2025 reflejó un entorno operativo retador en términos comparativos; sin embargo, la solidez del portafolio permitió sostener una evolución favorable en los ingresos y en la generación de flujo. Para 2026, FEXI21 se enfocará principalmente en: (i) concluir e integrar eficientemente la adquisición de la autopista Salamanca–León, (ii) concretar el proceso de levantamiento de capital con inversionistas nacionales e internacionales, (iii) continuar implementando estrategias orientadas a fortalecer el tráfico e incrementar la eficiencia operativa, (iii) concretar la adquisición de nuevos activos carreteros y (iv) mantener una gestión prudente de la estructura de capital que permita seguir generando valor sostenible para nuestros inversionistas.

Raúl Martínez, *Director de Finanzas, Fibra EXI*

FIBRA EXI REPORTE DE RESULTADOS DEL EJERCICIO 2025

Ciudad de México a 27 de febrero del 2026 – **Fibra EXI (BMV: FEXI21)**, ("FEXI21" o "la Compañía") FIBRA E cuyo principal objetivo es invertir en acciones y partes sociales representativas del capital social de Sociedades Elegibles de Infraestructura y distribuir los montos generados de los Tenedores de los Certificados, anunció hoy sus resultados para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2025.

FEXI21 es un Fideicomiso Administrado por MIP F1, S.A.P.I de C.V., una Empresa perteneciente al grupo Mexico Infrastructure Partners (Grupo MIP). La Compañía inició operaciones el 22 de julio del 2021.

FEXI21 ofrece un portafolio diversificado de 5 autopistas, integradas por más de 520 kilómetros y con presencia en 7 estados de la república mexicana. La Compañía tiene 4 títulos de concesión del Gobierno Federal y 1 Estatal, los cuales tienen una vida remanente media ponderada de 21.5 años. FEXI21 maneja 4 proyectos de demanda real y 1 proyecto mixto de demanda real y PPS (pago por disponibilidad), con un aforo de más de 39,000 vehículos al año.

VIDEOCONFERENCIA: lunes 2 de marzo del 2026, a las 10:00 am (Hora CDMX). Registrase aquí: https://zoom.us/webinar/register/WN_WGr7e4c3SqWzOmCQL_VN_A

RESULTADOS DESTACADOS DEL EJERCICIO 2025

- En el año 2025, los **ingresos totales por peaje** se ubicaron en **$4,229 millones** de pesos, reflejando un incremento de 5.4% año contra año.

- Durante 2025, el **TPDA fue de 38,667 vehículos,** un decremento de **6.5%** en comparación con 2024. Este resultado se explica principalmente por la conclusión de las obras en el Centro de La Piedad y la mejora de vías públicas alternas, lo que generó una desviación parcial de tráfico en LIPSA, así como por la normalización del tránsito en TUCA tras las medidas temporales implementadas en respuesta a los huracanes "Otis" y "John", que habían impulsado los volúmenes de tráfico en el año previo.

- Por otro lado, durante 2025 LIPSA registró una disminución de 10.5% en su TPDA en comparación con 2024. Esta contracción se explica —como se ha reportado previamente—

- Durante 2025, se registró un margen **EBITDA consolidado del 76.3**%, disminuyendo **3.0%** frente a 2024. Esto principalmente por un incremento en gastos de mantenimiento mayor, particularmente en MAYAB e ICASAL, así como por un incremento en los gastos de administración y generales del Fideicomiso, derivado de los costos asociados a la instrumentación del financiamiento bajo el esquema de colocación privada.

- Durante el 2025, se llevaron a cabo **distribuciones por $160 millones de pesos** equivalentes a una distribución de $0.138 pesos por certificado y un *Dividend Yield* de 0.72% para dicho ejercicio. Lo anterior genera que desde la emisión de la Fibra se hayan realizado distribuciones por un monto total de $2,419 millones de pesos.

PRINCIPALES ACTIVIDADES ESTRATÉGICAS DEL 2025

- El 28 de abril de 2025, FEXI21 **celebró un contrato de colocación de notas de deuda privadas** por hasta **$2,800 millones de pesos** con PGIM, INC. ("Prudential"), cuyos recursos fueron dispuestos en su totalidad el mismo día de la firma. Los fondos obtenidos **se utilizaron para liquidar el Tramo A del Crédito Sindicado,** contratado en junio de 2023, con un saldo pendiente de $2,646 millones de pesos, y el remanente se destinó al pago de los gastos asociados. Esta operación permitió **refinanciar en mejores condiciones, con un perfil de amortización más favorable y priorizando las distribuciones a los inversionistas.** Asimismo, posicionó a FEXI21 como la primera Fibra E en México en acceder al mercado internacional mediante una colocación de deuda privada.

- Como parte de la estrategia de crecimiento de FEXI21, el 13 de junio de 2025 **se formalizó, en alianza con un Socio, la adquisición del 81.31% del capital social de Concesionaria de Infraestructura del Bajío, S.A. de C.V. (CIBSA), titular de la concesión de la autopista Salamanca–León** ubicada en el estado de Guanajuato. La transacción, con una participación del 51% por parte de FEXI21 y 49% por parte del Socio, representa un paso relevante en la consolidación del portafolio y en la generación de valor sostenible de largo plazo para los inversionistas.

- **Se realizaron las gestiones correspondientes para obtener un crédito de Goldman Sachs por un monto aproximado de $5,100 millones de pesos**. Los recursos provenientes de esta operación **se destinarán a financiar la adquisición estratégica de la autopista Salamanca–León**, en línea con los objetivos de expansión y fortalecimiento del portafolio del Fideicomiso.

- En la Asamblea de Tenedores celebrada el 10 de diciembre de 2025, **se autorizó llevar a cabo una Emisión Adicional de CBFEs**, al amparo del programa de Emisor Recurrente, autorizado por la CNBV el 6 de septiembre de 2024. **El monto autorizado es de hasta $500 millones de dólares**, según la demanda de adquisición de los CBFEs, **a ser ofertados en México y en el extranjero**. Adicionalmente, **se autoriza la posibilidad de otorgar a los intermediarios colocadores** que actúen en la oferta de los CBFEs **una opción de sobreasignación por una cantidad adicional equivalente al 15% del monto máximo autorizado**, para cubrir asignaciones en exceso. La transacción anterior se realizó con el objeto de obtener montos adicionales para el crecimiento del portafolio y para potenciar los niveles de bursatilidad del certificado de FEXI21.

- Al 31 de diciembre de 2025, FEXI21 ocupó el lugar **64 en el Índice de Bursatilidad** de la BMV. De esta manera, la FIBRA se identificó, en promedio, como la tercera FIBRA E con mayor bursatilidad dentro del mercado mexicano.

RESULTADOS CONSOLIDADOS POR CONCESIÓN 2025

Aforo (TPDA)

Durante 2025, el TPDA se ubicó en **38,667 vehículos**, lo que representa una disminución de **6.5%** en comparación con el TPDA de 2024, que fue de 41,346 vehículos.

En la siguiente tabla, se muestra el TPDA de los 5 activos correspondiente a 2025, en comparación con el año anterior.

AFORO TPDA*			
CONCESIONES	**2024**	**2025**	**Δ %**
AQSA	15,869	15,885	0.1%
MAYAB	4,760	4,792	0.7%
RÍO VERDE	3,529	3,668	3.9%
LIPSA	6,922	6,191	-10.6%
TUCA	10,266**	8,131	-20.8%
TOTAL	**41,346**	**38,667**	**-6.5%**

*Los datos equivalen al periodo del 1 de enero al 31 de diciembre del 2024 y 2025.
**A partir del 25 de octubre de 2023 y derivado de la situación de desastre identificada por el Huracán Otis, se permitió el paso libre por el Túnel. A partir del 22 de enero de 2024, se lleva a cabo el cobro de peaje conforme a las tarifas aprobadas por el Estado de Guerrero.
A partir del 27 de septiembre de 2024 y derivado de la situación de desastre identificada por el Huracán John, se permitió el paso libre por el Túnel. A partir del 12 de noviembre de 2024, se lleva a cabo el cobro de peaje conforme a la tarifa aprobada por el Estado de Guerrero.

Durante 2025, AQSA mantuvo un TPDA en línea con el año anterior, impulsado principalmente por el crecimiento de 2.1% en vehículos Clase C. El Entronque Coroneo complementó este desempeño con un TPDA de 1,164 vehículos, generando $52 millones de pesos en ingresos adicionales.

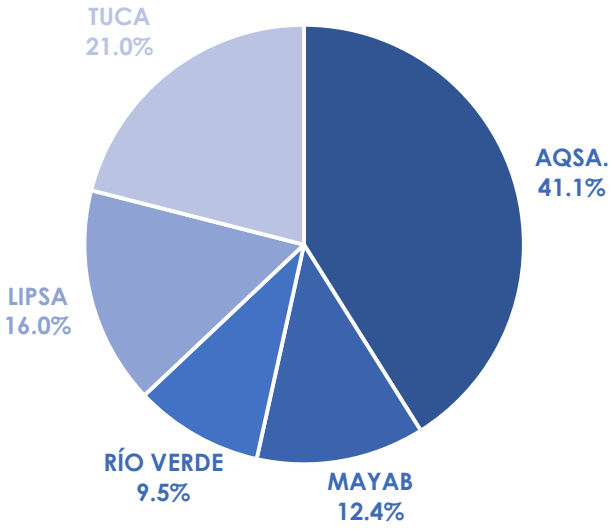
MAYAB registró un crecimiento del 0.7% en comparación con 2024, impulsado por la normalización operativa tras la finalización de las obras del Tren Maya. Lo anterior permitió el crecimiento de 1.6% en el tránsito de vehículos Clase A, en tanto que el de vehículos Clase C registró una disminución de 1.2%.

En 2025, Río Verde registró un crecimiento de 3.9% en su TPDA en comparación con el año anterior, atribuible principalmente al incremento del tránsito de vehículos particulares y autobuses, consistente con periodos vacacionales y con la estabilización gradual del sector automotriz en el estado de San Luis Potosí.

Por otro lado, durante 2025 LIPSA registró una disminución de 10.5% en su TPDA en comparación con 2024. Esta contracción se explica —como se ha reportado previamente— por la conclusión de las obras en el Centro de La Piedad y la mejora de una nueva vía alterna de libre acceso, lo que ha desviado parte del tránsito del corredor. Ante este escenario, se mantienen las gestiones ante la SICT para solicitar el reequilibrio económico de la concesión, contemplando tanto una ampliación de plazo como un posible ajuste tarifario.

En TUCA, la disminución de 20.8% en el TPDA durante 2025 se explica principalmente por una base comparativa elevada en 2024, derivada de las medidas implementadas tras el impacto de los huracanes "Otis" y "John" para facilitar el tránsito de vehículos residentes y no residentes, lo que generó volúmenes atípicos en dicho periodo. En 2025, el tráfico ha tendido a estabilizarse, aunque permanece por encima de los niveles registrados en 2023, previos a los eventos climáticos.

TPDA POR CONCESIÓN EJERCICIO 2025



Ingresos

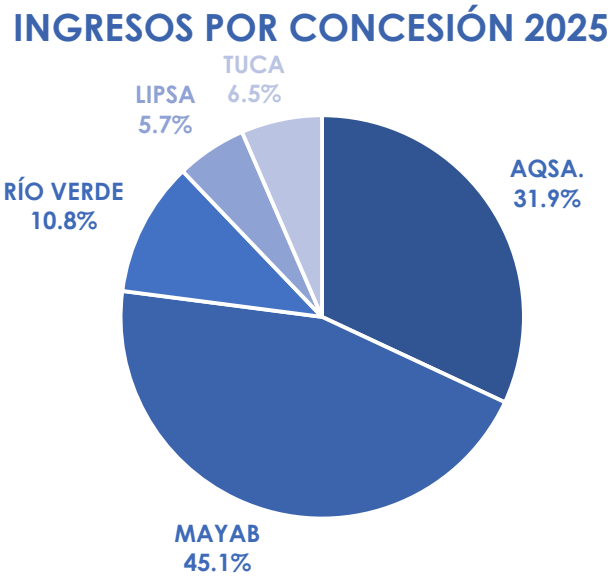
A continuación, se presenta un resumen de los ingresos por peaje generados por cada una de las Concesiones durante 2025 y 2024.

INGRESOS POR PEAJE*			
CONCESIONES	**2024**	**2025**	**Δ %**
AQSA.	$1,268	$1,351	6.5%
MAYAB	$1,829	$1,908	4.3%
RÍO VERDE	$442	$456	3.2%
LIPSA	$253	$239	-5.5%
TUCA	$220**	$275	25.0%
TOTAL	**$4,012**	**$4,229**	**5.4%**

*Total ingresos por peaje del 1 de enero al 31 de diciembre de 2024 y 2025. Cifras en millones de pesos.
**A partir del 25 de octubre de 2023 y derivado de la situación de desastre identificada por el Huracán Otis, se permitió el paso libre por el Túnel. A partir del 22 de enero de 2024, se lleva a cabo el cobro de peaje conforme a las tarifas aprobadas por el Estado de Guerrero.
A partir del 27 de septiembre de 2024 y derivado de la situación de desastre identificada por el Huracán John, se permitió el paso libre por el Túnel. A partir del 12 de noviembre de 2024, se lleva a cabo el cobro de peaje conforme a la tarifa aprobada por el Estado de Guerrero.

Durante el ejercicio 2025, los ingresos por peaje registraron un incremento de **5.4%** en comparación con 2024, alcanzando un total de **$4,229 millones de pesos**. Este crecimiento se explica principalmente por los ajustes tarifarios implementados en los cuatro Activos Carreteros con Concesión Federal, vigentes a partir del 10 de enero de 2025, así como por el ajuste aplicado al activo con Concesión Estatal, vigente desde el 1 de febrero de 2025, lo que fortaleció la generación de ingresos del portafolio.

No se omite señalar que se continúan haciendo las gestiones con la Autoridad para obtener el incremento nominal del 4.8% pendiente del incremento de la tarifa correspondiente del ejercicio 2024. Tal incremento está pendiente para todas las concesiones carreteras que fueron otorgadas por las Autoridades Federales.



Desempeño anual (Ingresos)

Al cierre del ejercicio de 2025, FEXI21 registró ingresos totales por **$4,666 millones de pesos,** de **los cuales $4,229 millones** correspondieron a ingresos por peaje.

La siguiente tabla muestra un resumen de los ingresos totales consolidados e ingresos por peaje correspondientes a 2024 y 2025.

PERIODO	INGRESOS TOTALES*	Δ %	INGRESOS POR PEAJE	Δ %
2024	$4,500	-	$4,012	-
2025	$4,666	3.7%	$4,229	5.4%

*Total ingresos por peaje y otros ingresos de concesión. Cifras en millones de pesos.

Los **ingresos totales** de FEXI21 incrementaron un 3.7% de 2024 a 2025, alcanzando **$4,666 millones de pesos** en 2025 frente a los **$4,500 millones** de pesos registrados en el año anterior. Este resultado estuvo respaldado por los ingresos por peaje, que sumaron **$4,229 millones de pesos**, favorecidos por la actualización tarifaria implementada en el primer trimestre de 2025.

INFORMACIÓN POR CARRETERA

AQSA

Tras su apertura en la segunda mitad de 2024, el Entronque Coroneo ha fortalecido el desempeño de AQSA en 2025, junto con el incremento de las tarifas autorizadas por la SICT. El Macrolibramiento continúa posicionándose como un corredor estratégico para la conectividad regional, al ofrecer una alternativa segura y eficiente hacia el sur de Querétaro por la Carretera 413, lo que contribuye a reducir la congestión en el tramo San Juan del Río–Querétaro de la Carretera Federal 57.

En línea con la estrategia de mejora continua del activo, se logró la cobertura celular en el 100% del tramo (80 km), reforzando la seguridad y la conectividad del corredor.

Estas acciones se suman a iniciativas previamente implementadas en el corredor, como la instalación de tecnología inteligente de transporte (ITS), que incluye cámaras, sensores y radares, así como el lanzamiento de una aplicación móvil gratuita de asistencia vial en tiempo real, consolidando un enfoque integral en seguridad y servicio al usuario.

AQSA				
PERIODO	**INGRESOS TOTALES***	**EBITDA****	**EBITDA MARGIN**	**TPDA**
2023	$1,183	$998	84.4%	14,856
2024	$1,299	$1,090	83.9%	15,869
2025	**$1,377**	**$1,163**	**84.4%**	**15,885**

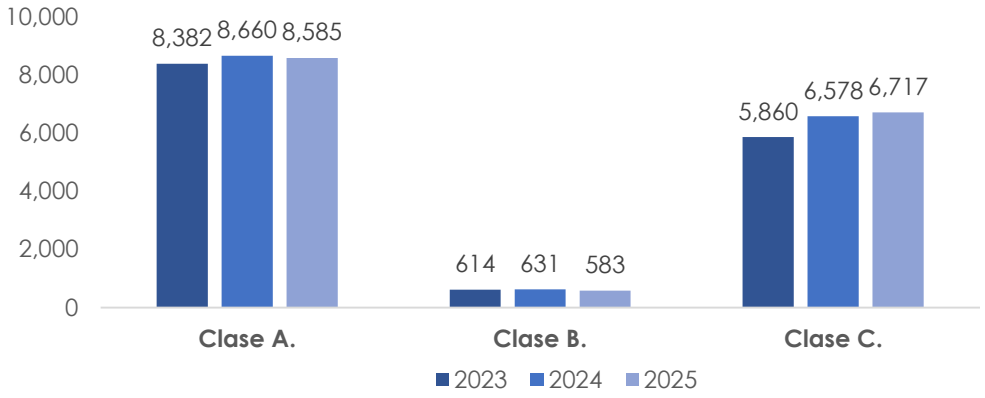
*No incluye los Ingresos por Construcción
** No incluye los Ingresos y Gastos por Construcción

En 2025, el margen EBITDA registró un incremento del 0.5% consistente con la mecánica de operación de Quantum que permite ubicarnos dentro de niveles óptimos cercanos al 85%.

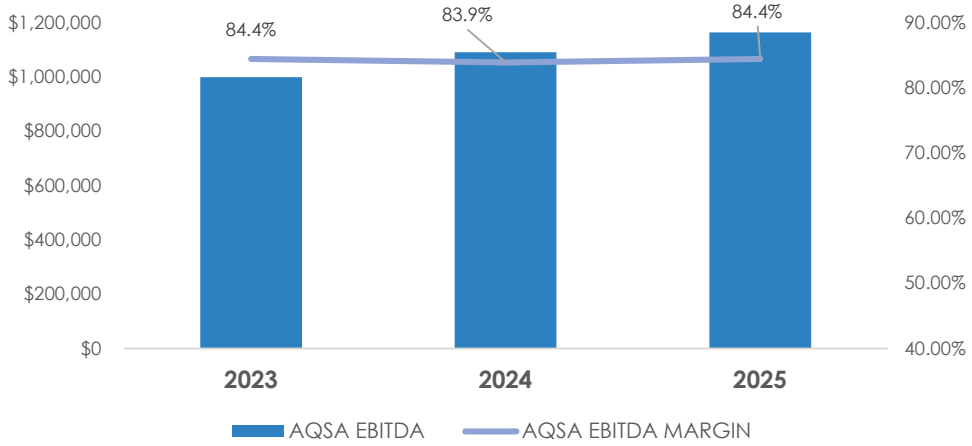
Destaca el incremento de los camiones en AQSA generado gracias a que éste se identifica como la ruta más segura y eficiente para transportarse de la CDMX al Bajío.

En la siguiente gráfica se presenta la composición del tráfico por clase del AQSA:

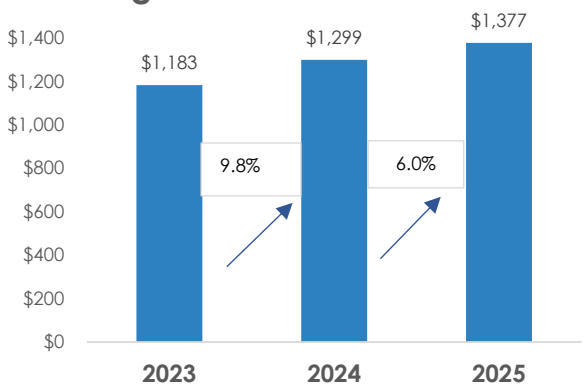
AQSA TPDA POR CLASE



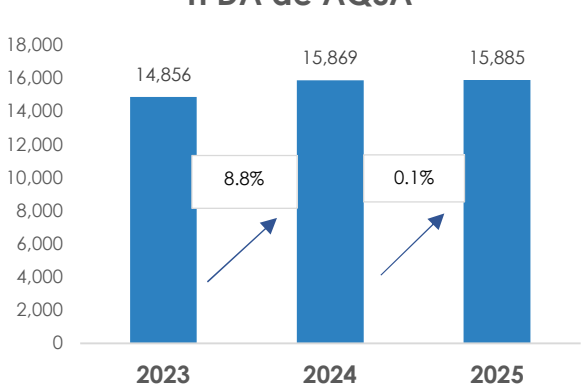
AQSA EBITDA & EBITDA MARGIN



Ingresos Totales de AQSA



TPDA de AQSA



MAYAB

El proyecto se encuentra entre los Estados de Yucatán y Quintana Roo, con una longitud de 304 km y cuenta con más de 30 años de operación e historial de tráfico. Como parte de las obras asociadas al Tren Maya, se realizó la reconstrucción de la Autopista del MAYAB. Actualmente, se continúa llevando a cabo las validaciones técnicas y administrativas necesarias para confirmar que la nueva infraestructura cumple con los estándares regulatorios.

MAYAB				
PERIODO	**INGRESOS TOTALES**	**EBITDA**	**EBITDA MARGIN**	**TPDA**
2023	$1,709	$1,436	84.0%	4,141
2024	$1,851	$1,625	87.8%	4,760
2025	**$1,939**	**$1,615**	**83.3%**	**4,792**

TREN MAYA

La construcción del Tren Maya se encuentra concluida. Es importante señalar que, dadas las características operativas y de conectividad del proyecto, no se identifica como un sustituto o una alternativa directa para los usuarios actuales de MAYAB. Prueba de ello es el desempeño observado en el tránsito de vehículos Clase A, que ha mantenido una dinámica favorable.

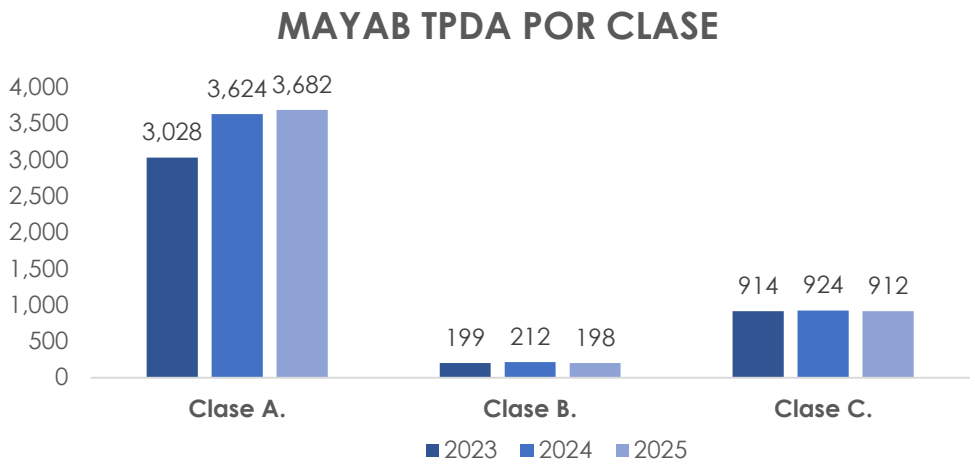
Durante 2025, los ingresos por peaje de MAYAB crecieron 4.3% en comparación con 2024, impulsados por la actualización de tarifas autorizadas y por el incremento en el TPDA consolidándolo como el activo más relevante dentro del patrimonio de FEXI21.

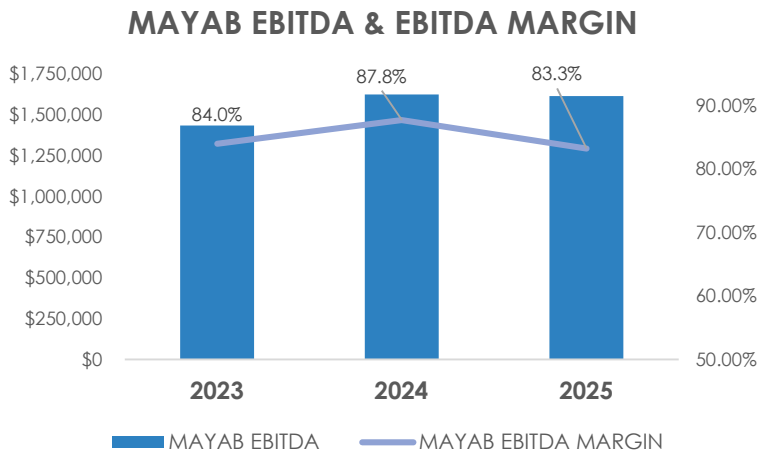
Durante el ejercicio 2025, se registró una contracción del 4.5% en el EBITDA en comparación con el ejercicio anterior, atribuible al incremento en el mantenimiento mayor, principalmente por trabajos de pavimentación en la carretera.

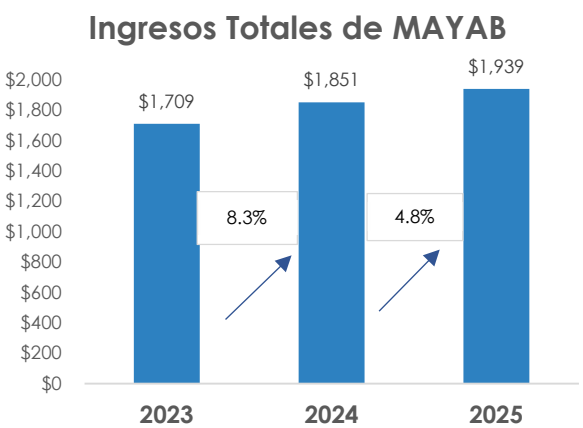
Complementariamente, se está trabajando para ampliar la oferta comercial actual del Activo.

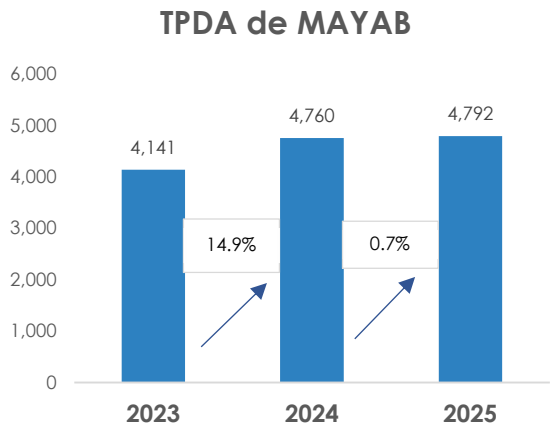
En la siguiente gráfica se presenta la composición del tráfico por clase del MAYAB:

En la siguiente gráfica se presenta la composición del tráfico por clase de MAYAB:









RÍO VERDE

Durante 2025, se ha mantenido el cumplimiento de la restricción de paso de camiones articulados (CA I y CA II) por la vía libre, lo que ha obligado a los camiones de carga a transitar por la Autopista Río Verde-Ciudad Valles.

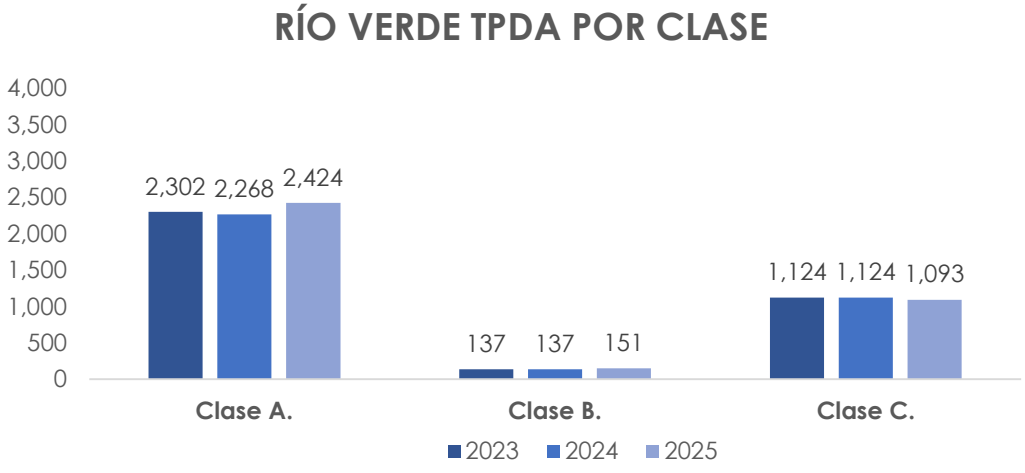
En este periodo, el TPDA del activo aumentó 3.9%, impulsado por un crecimiento de 6.9% en el tránsito de vehículos ligeros y de 10.3% en autobuses, lo cual es consistente con la mayor afluencia registrada durante los periodos vacacionales, con mejoras en las condiciones de seguridad en la zona y con una reactivación gradual del sector automotriz en el estado.

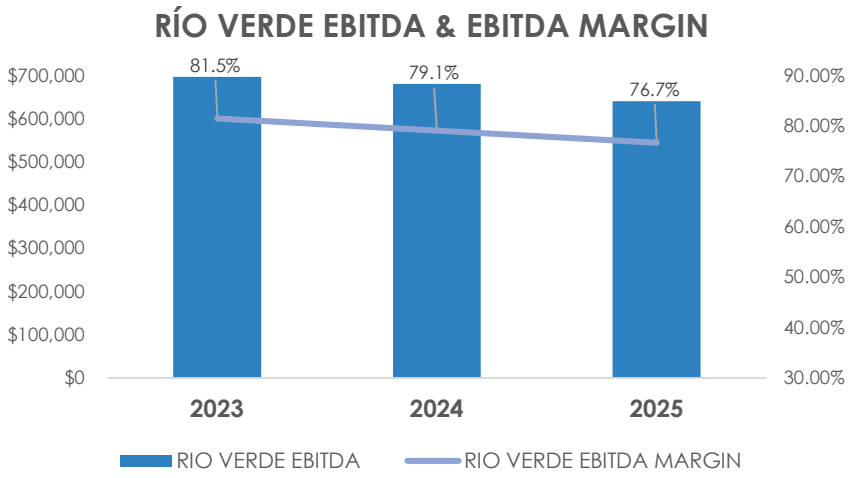
RÍO VERDE				
PERIODO	**INGRESOS TOTALES***	**EBITDA**	**EBITDA MARGIN**	**TPDA**
2023	$446	$697	81.5%	3,563
2024	$448	$681	79.1%	3,529
2025	**$459**	**$641**	**76.7%**	**3,668**

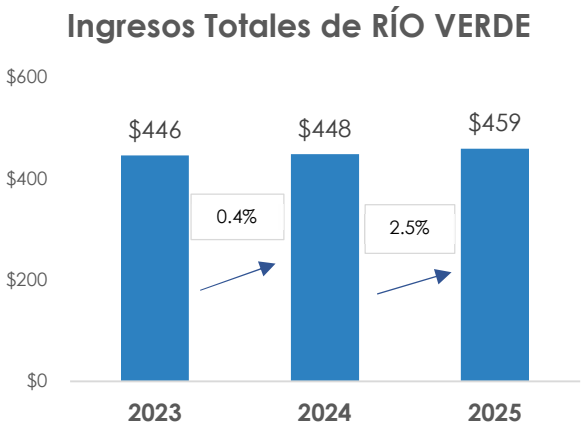
*No se incluyen ingresos por financiamiento, los cuales corresponden al reconocimiento del ingreso devengado derivado del Contrato de Prestación de Servicios.

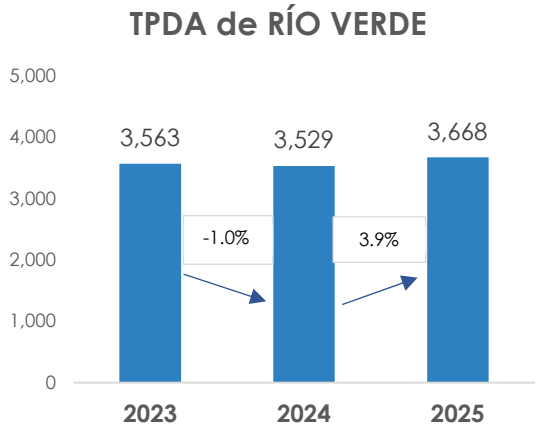
El margen EBITDA presentó una reducción de 2.4% por un evento extraordinario, ocurrido el 30 de septiembre de 2025, cuando intensas lluvias provocaron un derrumbe de talud en el kilómetro 49, generando el cierre temporal de la vía. Las labores de mantenimiento mayores necesarias para restablecer la operación impactaron los gastos operativos del periodo.

En la siguiente gráfica se presenta la composición del tráfico por clase de Río Verde:




RÍO VERDE EBITDA & EBITDA MARGIN
$700,000
$600,000
$500,000
$400,000
$300,000
$200,000
$100,000
$0
90.00%
80.00%
70.00%
60.00%
50.00%
40.00%
30.00%
81.5%
79.1%
76.7%
2023
2024
2025
RIO VERDE EBITDA
RIO VERDE EBITDA MARGIN


Ingresos Totales de RÍO VERDE
$600
$400
$200
$0
$446
$448
$459
0.4%
2.5%
2023
2024
2025


TPDA de RÍO VERDE
5,000
4,000
3,000
2,000
1,000
0
3,563
3,529
3,668
-1.0%
3.9%
2023
2024
2025

LIPSA

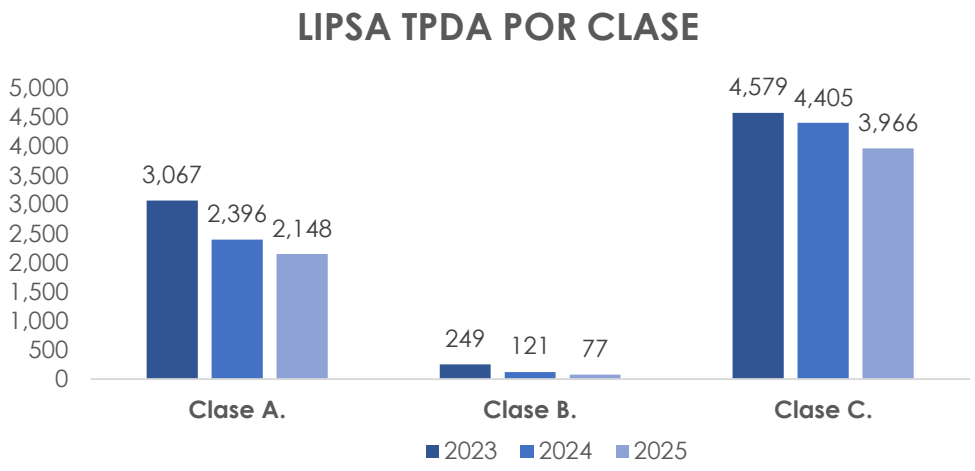
A finales de 2024 se extendió por tres años el convenio de restricción vehicular con el Gobierno Municipal de La Piedad, con el propósito de sostener los niveles de tráfico del corredor. Sin embargo, la mejora de una nueva vía libre La Piedad–Ecuandureo generó un desvío de tránsito, impactando el desempeño del activo.

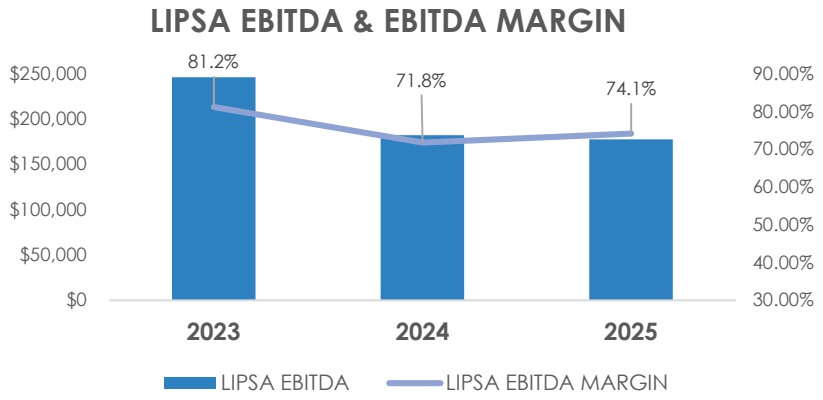
En respuesta, se mantienen las gestiones ante la SICT para promover el reequilibrio económico de la concesión, evaluando mecanismos como la ampliación de plazo y la actualización tarifaria.

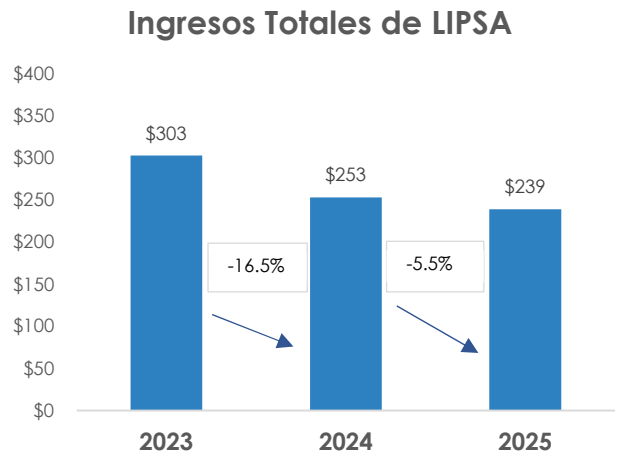
LIPSA				
PERIODO	**INGRESOS TOTALES**	**EBITDA**	**EBITDA MARGIN**	**TPDA**
2023	$303	$246	81.2%	7,895
2024	$253	$182	71.8%	6,922
2025	**$239**	**$178**	**74.1%**	**6,191**

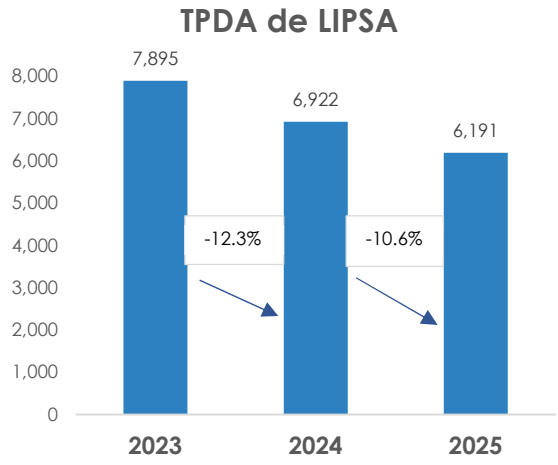
Durante el ejercicio 2025, se observó un incremento del 2.3% en el EBITDA, en comparación con el ejercicio anterior, impulsado por una reducción en costos y gastos como parte de la estrategia implementada para mitigar la disminución de ingresos observada en el periodo. LIPSA representa aproximadamente 5% del portafolio consolidado, por lo que su incidencia en los resultados globales del Fideicomiso es acotada.

En la siguiente gráfica se presenta la composición del tráfico por clase de LIPSA:




LIPSA EBITDA & EBITDA MARGIN
$250,000
$200,000
$150,000
$100,000
$50,000
$0
90.00%
80.00%
70.00%
60.00%
50.00%
40.00%
30.00%
81.2%
71.8%
74.1%
2023
2024
2025
LIPSA EBITDA
LIPSA EBITDA MARGIN


Ingresos Totales de LIPSA
$400
$350
$300
$250
$200
$150
$100
$50
$0
$303
$253
$239
-16.5%
-5.5%
2023
2024
2025


TPDA de LIPSA
8,000
7,000
6,000
5,000
4,000
3,000
2,000
1,000
0
7,895
6,922
6,191
-12.3%
-10.6%
2023
2024
2025

TUCA

En el ejercicio 2025, TUCA mostró una estabilización de sus volúmenes de tránsito tras los niveles extraordinarios registrados en años anteriores, como consecuencia de medidas temporales implementadas tras los huracanes "Otis" y "John".

Es importante señalar que durante 2023 y 2024 se registraron meses atípicos en los que se permitió el libre acceso a la vía, lo que redujo la base comparativa de ingresos en dichos periodos. En este contexto, aunque el TPDA mostró una normalización frente al año previo, el ajuste tarifario vigente desde el 10 de enero permitió que los ingresos crecieran 16.9%, compensando la menor base de volumen observada en el ejercicio.

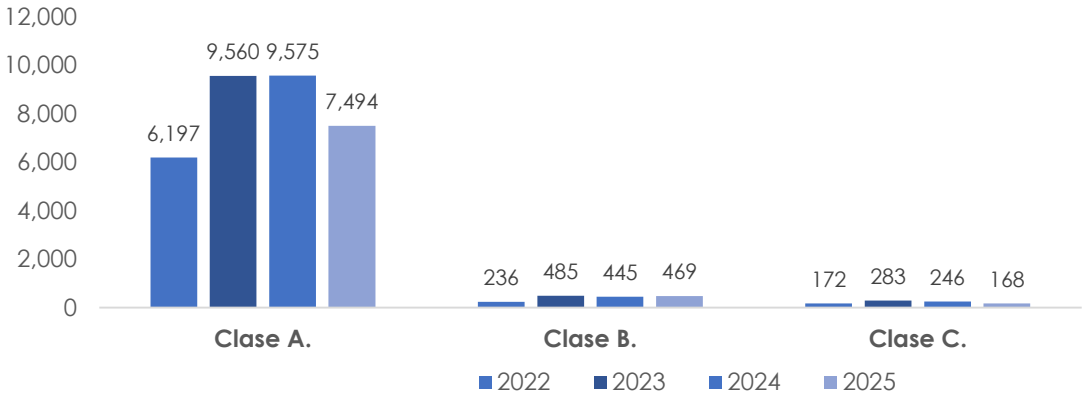
TUCA				
PERIODO	**INGRESOS TOTALES**	**EBITDA**	**EBITDA MARGIN**	**TPDA**
2022	$218	$162	74.0%	6,605
2023	$193*	$135	70.0%	10,328
2024	$236**	$159	67.4%	10,266
2025	**$276**	**$193**	**69.8%**	**8,131**

*A partir del 25 de octubre de 2023 y derivado de la situación de desastre identificada por el Huracán Otis, se permitió el paso libre por el Túnel. A partir del 22 de enero de 2024, se lleva a cabo el cobro de peaje conforme a las tarifas aprobadas por el Estado de Guerrero.
**A partir del 27 de septiembre de 2024 y derivado de la situación de desastre identificada por el Huracán John, se permitió el paso libre por el Túnel. A partir del 12 de noviembre de 2024, se lleva a cabo el cobro de peaje conforme a la tarifa aprobada por el Estado de Guerrero

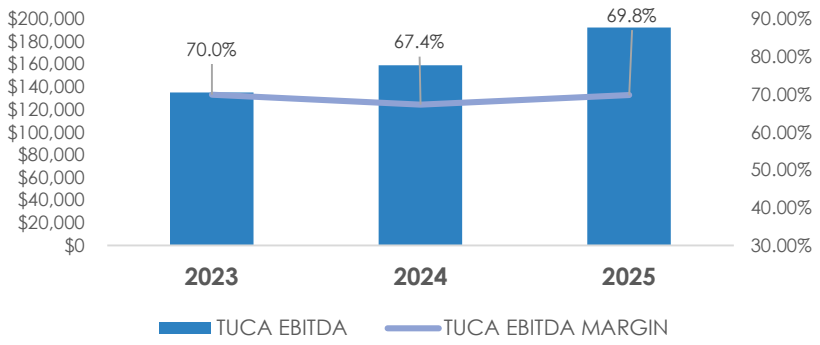
Si bien el TPDA registrado durante los meses de libre acceso fue superior al observado en el presente ejercicio, dicha medida contribuyó a que un mayor número de usuarios locales conociera y utilizara la carretera, fortaleciendo su posicionamiento en la región.

En la siguiente gráfica se presenta la composición del tráfico por clase de TUCA:

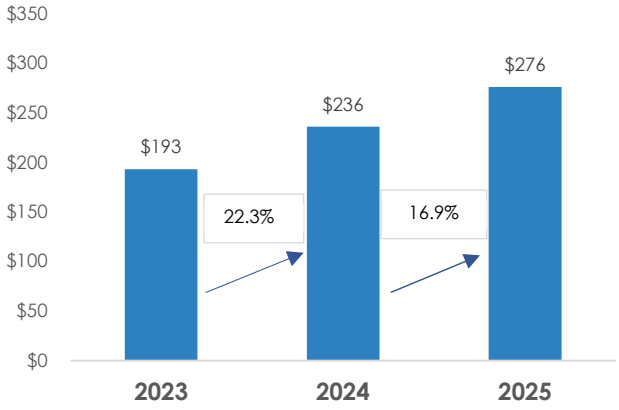
TUCA TPDA POR CLASE



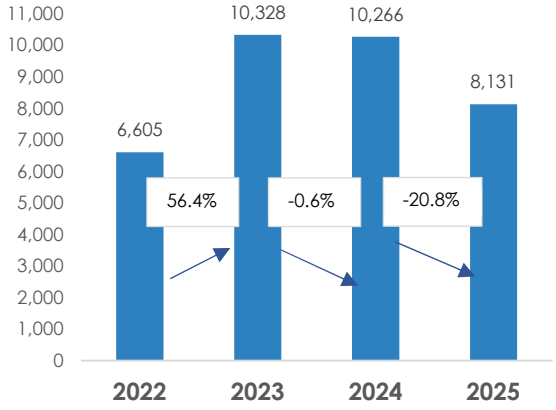
TUCA EBITDA & EBITDA MARGIN



Ingresos Totales de TUCA



TPDA de TUCA



Información Indicadores ASG

A continuación, presentamos algunos de nuestros indicadores que nos ayudan a respaldar nuestros análisis de ASG.

Indicadores ámbito ambiental

Durante 2025, FEXI21 continuó con su compromiso con la sostenibilidad mediante el seguimiento de iniciativas estratégicas orientadas a mitigar el impacto ambiental de sus operaciones. Como resultado, el uso de sus activos, en comparación con el uso de sus vías alternas, permitió evitar la emisión de 2,692 toneladas de CO_2 equivalente, contribuyendo a la reducción de gases de efecto invernadero. De forma complementaria, se alcanzó un ahorro del 26.3% en el consumo de agua en las Áreas Operativas y de Servicios, reflejo de una gestión más eficiente de los recursos. Asimismo, se tiene implementado en todos los activos un programa de separación primaria avanzada de residuos, logrando una destacada tasa de reciclaje del 71.0% del total de residuos generados. Estos avances consolidan la estrategia ESG de FEXI21 y refuerzan su compromiso con la creación de valor sostenible para sus inversionistas.

Indicadores ámbito social

En el ámbito social, durante 2025, FEXI21 fortaleció su contribución al desarrollo económico al mantener el número de empleos directos respecto a 2024 y generar 642 empleos indirectos.

En materia de equidad de género, la participación de las mujeres en puestos operativos se mantuvo, reflejo de las iniciativas implementadas por el Operador para promover una mayor inclusión y una representación equilibrada; actualmente, el 40% de los colaboradores directos son mujeres. Asimismo, la ejecución de programas de responsabilidad social en todos los activos generó un impacto positivo en las comunidades

aledañas, beneficiando aproximadamente 2,043 personas y reafirmando el compromiso de FEXI21 con la creación de valor social sostenible.

COBERTURA DE ANALISTAS

Institución	Analista	Recomendación	Contacto
Miranda Global Research	Martín Lara	Comprar	martin.lara@miranda-gr.com

DETALLES DE LA LLAMADA CON INVERSIONISTAS

Fecha y Hora: lunes 2 de marzo del 2026, a las 10:00 horas (Ciudad de México)

Regístrese aquí: https://zoom.us/webinar/register/WN_WGr7e4c3SqWzOmCQL_VN_A

EVENTOS RELEVANTES

- ***6 de enero 2025:*** Ratificación del Auditor
- ***7 de marzo 2025:*** Pago de Distribuciones
- ***28 de abril 2025:*** FEXI anuncia contratación de deuda para refinanciamiento
- ***13 de junio 2025:*** FEXI firma acuerdo para compraventa de acciones
- ***8 de agosto 2025:*** Formador de Mercado

ACERCA DE FEXI21

Fibra EXI (BMV: FEXI21) es una FIBRA E cuyo principal objetivo es invertir en acciones y partes sociales representativas del capital social de Sociedades Elegibles de Infraestructura y energía y distribuir los montos generados de los Tenedores de los Certificados. Es administrada por MIP F.1., S.A. de C.V., Empresa miembro de Mexico Infrastructure Partners (MIP), líder administrador de Fondos de Inversión en Infraestructura y Energía. MIP está formado por un equipo con amplia experiencia regional e internacional en administración de activos, una larga trayectoria en estructurar y levantar fondos de inversión y fuertes relaciones con jugadores clave del sector.

ACERCA DE MEXICO INFRASTRUCTURE PARTNERS

Mexico Infrastructure Partners (Grupo MIP) es el líder administrador de Fondos de Inversión en Infraestructura y Energía en América Latina. Sus fondos incluyen: EXI 1, EXI 2, EXI AL, CIEF, EXI 3, FEXI y FSocial. Está formado por un equipo con experiencia regional e internacional que cuenta con una larga trayectoria en estructurar y levantar fondos de inversión, fuertes relaciones con jugadores clave del sector y extensa experiencia en administración de activos. El objetivo de MIP es invertir en proyectos productivos a largo plazo que generen rendimientos atractivos para sus inversionistas.

AVISO LEGAL

Este reporte ha sido preparado por el Administrador únicamente para fines informativos. La información contenida en el presente documento se presenta de manera resumida y no tiene la intención de ser completa. De igual forma, este reporte no otorga y no deberá de ser interpretado como otorgar una recomendación de inversión. No se otorga ninguna declaración o garantía, ya sea de manera expresa o implícita, en relación con la veracidad, suficiencia o confiabilidad de la información contenida en la presente. Cualquiera de las opiniones incluidas en este reporte, están sujetas a cambios sin previo aviso y el Administrador no asume ninguna obligación para actualizar la información presentada. El Administrador, FIBRA EXI y sus afiliadas, directores, funcionarios, agentes o empleados no asumen ningún tipo de responsabilidad en relación con cualquier daño o perjuicio que surja o pudiera surgir en relación con el uso que se haga (ya sea de manera parcial o total) el reporte y la información contenida en el reporte.

ESTADOS FINANCIEROS

Estado consolidado de resultados

Del 1 de enero al 31 de diciembre del 2024 y del 1 de enero al 31 de diciembre del 2025

(En miles de pesos mexicanos)

Miles de pesos		2024		2025
Ingresos:				
Servicios de peaje	$	4,012,572	$	4,228,010
Ingresos por financiamiento	$	412,636	$	375,612
Subvención	$	4,428	$	4,611
Otros ingresos	$	70,571	$	58,278
Total Ingresos	**$**	**4,500,207**	**$**	**4,666,511**
Costos y gastos por:				
Amortización de activo intangible por concesión	$	4,772,727	$	1,629,576
Operación y mantenimiento del activo por concesión	$	762,879	$	877,472
Gastos de administración y generales	$	168,738	$	230,757
Otros gastos	$	96	$	187
Gastos por intereses	$	1,952,167	$	1,996,768
Ingresos por intereses	$	(331,257)	$	(281,048)
Ganancia (pérdida) cambiaria, neta	$	367	$	-
Total de costos y gastos	**$**	**7,325,717**	**$**	**4,453,712**
(Pérdida) Utilidad neta consolidada del periodo	**$**	**(2,825,510)**	**$**	**212,799**
(Pérdida) Utilidad atribuible a:				
% de participación controladora				
Participación de la controladora	**$**	**(3,106,723)**	**$**	**(80,331)**
Participación no controladora	**$**	**281,213**	**$**	**293,130**

Estado consolidado de posición financiera

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

ACTIVO	2024	2025
Activo circulante		
Efectivo y equivalentes de efectivo	$1,112,759	$1,576,547
Efectivo restringido	$1,655,076	$1,725,056
Cuentas por cobrar	$316,999	$395,330
Impuestos por recuperar y otras	$219,875	$255,328
Activo financiero de concesión	$621,601	$646,025
TOTAL ACTIVO CIRCULANTE	**$3,926,310**	**$4,598,286**
Activo no circulante		
Efectivo Restringido	$344,764	$330,943
Activo Financiero de concesión NC	$2,233,757	$1,962,180
Activo intangible por concesión	$43,057,533	$38,427,957
Activo fijo	$74,623	$65,445
TOTAL ACTIVO N.C.	**$42,710,677**	**$40,786,525**
TOTAL ACTIVO	**$46,636,987**	**$45,384,811**

PASIVO Y PATRIMONIO	2023	2024
Pasivo a corto plazo		
Deuda de corto plazo	$1,449,530	$1,218,702
Cuentas por pagar y pasivos acumulados a corto plazo incluyendo intereses	$475,276	$529,014
TOTAL PASIVO A CORTO PLAZO	**$1,924,806**	**$1,747,716**
Pasivo a largo plazo		
Deuda a largo plazo	$19,564,071	$18,690,412
Subvenciones Gubernamentales	$170,979	$166,368
Provisiones de mantenimiento mayor	$17,958	$22,543
Otros pasivos a Largo Plazo	$46,172	$36,147
TOTAL PASIVO A LARGO PLAZO	**$19,799,180**	**$18,915,470**
TOTAL PASIVO	**$21,723,986**	**$20,663,186**
Patrimonio		
Participación controladora	**$18,141,111**	**$17,861,204**
Participación no controladora	**$6,771,890**	**$6,860,421**
TOTAL PATRIMONIO	**$24,913,001**	**$24,721,625**
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	**$46,636,987**	**$45,384,811**

Contacto

Tel. +52 55-5292-4772