

Asamblea General Ordinaria de Accionistas



Informe del Director General

Ejercicio 2009

México, D.F. a 16 de Marzo de 2010

RCO obtuvo resultados alentadores durante 2009 no obstante que el aforo vehicular fue impactado negativamente por la recesión económica y por la emergencia sanitaria de la influenza AH1N1 que ocurrió en mayo en México y que detuvo gran parte de la actividad económica del país.

El 2 de octubre de 2009 colocamos de manera exitosa \$6,549.6 millones de pesos en Certificados Bursátiles Fiduciarios (CKD –certificados de capital de desarrollo) y los accionistas originales inyectaron capital por un monto de \$1,999.9 millones de pesos capitalizando la Compañía por un monto total de \$8,549.6 millones de pesos, lo que permitió tener una estructura de capital más eficiente.

RCO cuenta con una sólida estructura organizacional, lo que nos ha permitido contar con eficientes procesos de administración interna, manejo de efectivo, reducción de costos, información financiera y, en términos generales, con transparencia en la información. Una parte importante del plan de negocios consiste en seguir aprovechando las oportunidades actuales y seguir buscando nuevas estrategias. El mercado regional ofrece una enorme diversidad de oportunidades, desde el potencial aumento en la propiedad de autos por persona, hasta los crecimientos económicos que derivarán en mayores necesidades de infraestructura, por lo que tenemos confianza en los resultados futuros de la Compañía.

Estados Financieros de Red de Carreteras de Occidente, S.A.P.I.B. de C.V. por el ejercicio 2009

Red de Carreteras de Occidente, S.A.P.I.B. de C.V. (RCO o la Concesionaria), empresa cuya actividad principal es operar, mantener, conservar y explotar las autopistas que integran el paquete FARAC I, así como construir, operar, mantener, conservar y explotar las Obras de Ampliación, conforme al Título de Concesión otorgado por parte del Gobierno Federal, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, reporta sus resultados al 31 de diciembre de 2009.

Los estados financieros de la Compañía al 31 de diciembre de 2009 fueron preparados con base en las Normas de Información Financiera mexicanas. Asimismo, los auditores externos emitieron al respecto un dictamen limpio.

Resumen de resultados del ejercicio 2009

- Los ingresos por peaje en 2009 fueron de \$ 2,781.5 millones, representando un crecimiento de 5.83% comparados con 2008.
- El aforo medido en VKR (vehículo-kilómetros recorridos) en 2009 fue de 1,804.3 millones, lo cual implica una reducción de 3.68% comparado con 2008.
- La utilidad de operación fue de \$1,548.8 millones en 2009 lo que indica una reducción del 1.63% respecto a 2008. La utilidad de operación sin incluir el efecto de depreciaciones y amortizaciones resulta en una UAFIDA que indica un crecimiento del 6.08% mostrando un nivel de \$2,329.9 millones al finalizar 2009.
- La pérdida neta en 2009 fue \$160.0 millones, mostrando un cambio importante con respecto a la pérdida de 2008, la cual fue de \$2,282.5 millones; dicho cambio fue generado principalmente por el reconocimiento del efecto del Impuesto Sobre la Renta diferido en diciembre de 2009.
- El total de deuda a largo plazo al 31 de diciembre de 2009 fue 17.51% menor que la registrada al 31 de diciembre de 2008, alcanzando \$27,181.0 millones, debido a la aplicación de recursos de capitalización de RCO a prepago del Crédito de Adquisición y Crédito de Liquidez.

Ingresos

Los ingresos totales de RCO se conforman de ingresos por peaje por concesión y de ingresos por construcción de obras de ampliación y rehabilitación. Los ingresos totales de RCO reconocidos en los estados financieros de 2008 fueron \$2,888.3 millones y en los de 2009 fueron de \$4,309.3, lo que indica un aumento de 49.2%.

RCO termina el año 2009 con un crecimiento de ingresos por peaje de concesión del 5.83% en comparación con el año anterior, pasando de \$2,628.2 millones a \$2,781.5 millones del 2008 al 2009, respectivamente. Dicho crecimiento anual se explica como sigue:

- Reducción del aforo promedio diario en 3.68%, derivado de la situación macroeconómica del país, que afectó sobre todo a la producción industrial y al tráfico de camiones, y de la crisis ocasionada por el virus de la influenza A H1N1 durante los meses de mayo a julio que afectó sobre todo el tráfico de autos.
- Incremento tarifario en 6.17%, resultado de la aplicación de la variación del INPC conforme el Título de Concesión (el incremento tarifario se realizó la 3ª semana de enero y por ello la diferencia con el INPC del año anterior que fue de 6.53%).
- Mejora de rendimiento operativo en 3.61%, resultado de las medidas implementadas por RCO para disminución de fraude y optimización de descuentos, así como de un incremento de la proporción de tráfico pesado.
- Reducción del número de días de ingresos en 0.27%, en virtud de que 2008 fue un año bisiesto.

Los ingresos por construcción de obras de ampliación y rehabilitación pasaron de \$260 millones en 2008 a \$1,527 millones en 2009.

La situación económica general se observa en la reducción de un 3.68% en el nivel de tráfico, medido en millones de vehículos/km, el cual pasó de 1,873.3 en 2008 a 1,804.3 en 2009, pero a pesar de ello, durante el 2009 RCO mostró un crecimiento sostenido en los ingresos por peaje por concesión.

Costos y gastos

Los costos y gastos incluyen dos conceptos principalmente: i) operación y mantenimiento de activo por concesión, y ii) costos de construcción de obras de ampliación y rehabilitación. En el caso de operación y mantenimiento del activo por concesión, éste incrementó 32.73% pasando de \$180.9 millones en 2008 a \$240.2 millones en 2009. Esta variación se debe principalmente a un mayor gasto en mantenimiento menor de las autopistas y en estudios para optimizar el desempeño de éstas. Adicionalmente, la amortización del activo intangible por concesión mostró un incremento, pasando de \$621.9 millones a \$781.1 millones de 2008 a 2009, principalmente por el cambio de criterio en la metodología para su determinación la cual, conforme a prácticas contables y con el visto bueno de nuestro auditor, en 2009 se ajustó a la proyección del aforo actualizada para la colocación de capital realizada en octubre de 2009, en lugar del método utilizado hasta el 2008 que se basaba en la proyección de aforo al momento que se otorgó la concesión.

En los gastos generales y de administración, hubo una reducción del 1.0% pasando de \$80.8 millones en 2008 a \$80.0 en 2009 y los costos de peaje por concesión disminuyeron de \$169.8 millones en 2008 a \$131.2 millones en 2009. Estas variaciones se debieron principalmente a una menor utilización de recursos en proyectos de asesoría durante 2009.

En el caso de los costos de construcción de obras de ampliación y rehabilitación, éstos incrementaron 4.8 veces, pasando de \$260.0 millones en 2008 a \$1,527.8 millones a 2009 (monto equivalente al ingreso reconocido por este rubro). Cabe mencionar que dentro de los \$1,527.8 millones de 2009, se incluyen \$65.4 millones de intereses de la línea de crédito para Trabajos de Rehabilitación de acuerdo a lo indicado en la normatividad contable.

Resultado Integral de Financiamiento

En 2009, el resultado integral de financiamiento se redujo en 10% pasando de un gasto de \$3,857.6 millones en 2008 a \$3,472.0 millones en 2009. Esta variación se explica, principalmente por: (i) cambios en el reconocimiento de ciertos instrumentos financieros derivados (de tasa variable a tasa fija más UDIS) por \$208.1 millones que en el 2008 se registraron como instrumentos de negociación y cuyo reconocimiento cambió para el ejercicio del 2009 a instrumentos de cobertura, registrándose por tanto su valor razonable en la pérdida integral, dentro del capital contable (a la par del resto de nuestros instrumentos financieros derivados) y; (ii) menores gastos financieros ante una tasa de interés menor y la aplicación de prepagos (detallados en la sección de

Deuda) que provocaron que los gastos por intereses pasaran de \$3,791.9 millones en 2008 a \$3,589.1 millones en 2009, o una reducción de \$ 202.80 millones implicando una reducción de 5.35%.

Pérdida neta

Derivado de los resultados mencionados en párrafos anteriores, así como de la aplicación del ISR diferido favorable acumulado al cierre de 2009 por \$1,748.1 millones, se obtuvo una pérdida de \$160.0 millones, comparado con la pérdida de \$2,282.5 millones del ejercicio anterior. En caso de no considerar el efecto del ISR diferido, la pérdida antes de impuestos a la utilidad fue de \$1,908.2 millones, 16.40% menor respecto al año anterior.

Inversión. Trabajos de rehabilitación y obras de ampliación

Al 2009 las Obras de Ampliación en proceso de construcción son: i) la reconstrucción de la superficie de rodamiento en tramo León-Aguascalientes, entronque conocido como "El Salvador", km 108+190, con longitud aproximada de 4.3 km, en el estado de Jalisco y ii) la reconstrucción del tramo conocido como "El Desperdicio" en el tramo Zapotlanejo-Lagos de Moreno, del km 118+500 al km 146+300, con una longitud aproximada de 27.8 km.

Dichas Obras de Ampliación han sido desembolsadas del Fideicomiso de Obras de Expansión sumando \$409 millones, siendo \$24 millones desembolsados para liberación de Derecho de Vía, parte de la reserva de \$50 millones establecida en el Título de Concesión.

Por su parte, los Trabajos de Rehabilitación realizados a la fecha, son el mantenimiento mayor del tramo León-Aguascalientes, Maravatío-Zapotlanejo, Zapotlanejo-El Desperdicio y Guadalajara-Zapotlanejo.

El tramo León-Aguascalientes ha sido completado al 100% respecto a lo contratado en 2009; el tramo Maravatío-Zapotlanejo tiene un avance físico registrado de 67.97% contra un 67.43% de avance financiero; así, el tramo Zapotlanejo-El Desperdicio registra un avance físico de 85.67% contra un avance financiero de 84.58% respecto al programado y el tramo Guadalajara-Zapotlanejo ha finalizado la rehabilitación de la estructura del pavimento. Estos trabajos suman un total (acumulado a 2009) de \$1,447 millones pagados en inversión.

Como se menciona en puntos anteriores, los intereses generados por la disposición de la línea de crédito de la cual se pagan dichos Trabajos de Rehabilitación fueron capitalizados en el mes de diciembre.

Instrumentos Financieros Derivados

Para mitigar el riesgo de fluctuaciones en la tasa de interés, RCO utiliza instrumentos financieros derivados de intercambio (swaps) y/u opciones para fijar tasas variables.

Tasa variable a tasa fija (cobertura)

En octubre de 2007 se contrataron swaps que cambiaron el perfil de nuestro financiamiento en tasa variable a una tasa fija promedio ponderada de 8.52% sobre un monto nominal de \$15,500 millones de pesos. Dichos swaps fueron clasificados a partir de mayo de 2008, como de cobertura de flujos de efectivo y su valor razonable se reconoció en la pérdida integral, dentro del capital contable.

Tasa variable a tasa fija más UDIS (negociación-posteriormente cobertura)

En octubre y diciembre de 2007 se contrataron swaps que cambiaron el perfil de un financiamiento en tasa variable a uno con tasa promedio ponderada de 4.33% más UDI. En un inicio, estos derivados se clasificaron como de negociación, por lo que en ese momento, la fluctuación de su valuación se reconoció en el resultado integral de financiamiento. Para el ejercicio del 2009, sin embargo, estos instrumentos se han clasificado como de cobertura de flujos de efectivo, y su valor razonable se ha reconocido en la pérdida integral dentro del capital contable.

El monto nominal conjunto de los swaps de tasa variable a tasa fija más UIDS contratados en un inicio fue de \$12,975 millones de pesos. En los meses de noviembre y diciembre de 2009 la Compañía, como consecuencia de la aplicación de recursos de la colocación realizada el 2 de octubre, efectuó rompimientos parciales disminuyendo el valor nominal al 31 de diciembre de 2009 a \$11,365 millones, y pagando un costo de rompimiento por \$168 millones, el cual se reconoció como un gasto financiero.

Deuda

Nuestra deuda de largo plazo se compone de tres clases de adeudos: Crédito de Adquisición, Crédito de Liquidez y Crédito de Gastos de Capital. El saldo total de la deuda a largo plazo disminuyó en 17.51% pasando de \$32,950 millones al cierre del 2008 a \$27,181 millones al cierre de 2009. Esta reducción se debió a 3 factores importantes: (i) a partir del segundo trimestre del año, las tasas de interés aplicables a los créditos comenzaron a bajar, lo que permitió que a partir del mes de julio de 2009 no hubiera disposiciones sobre el Crédito de Liquidez; (ii) la aplicación a prepago de recursos de la emisión de certificados de capital de desarrollo por un monto total de \$6,549.6 millones de los cuales se asignaron \$3,709 millones al prepago del Crédito de Adquisición y \$1,957.5 millones al pago del 100% insoluto, a esa fecha, del Crédito de Liquidez; y (iii) la aplicación también a prepago de los recursos aportados por los accionistas serie A, como complemento a la capitalización por emisión arriba mencionada, por \$1,999.9 millones, los cuales fueron utilizados en su totalidad para prepagar un monto parcial adicional al Crédito de Adquisición, resultando así un saldo insoluto por \$25,291.002 millones de pesos al 31 de diciembre de 2009 en éste crédito.

Capital

En lo referente al estado de variaciones en el capital contable por el ejercicio 2009:

El capital contable al inicio del ejercicio fue de \$13,070.4 millones y al 31 de diciembre de 2009 ascendió a \$20,430.0 millones debido a los siguientes movimientos:

1. Un incremento por aportación total de \$8,549.6 millones (previamente detallado).
2. Gastos de emisión y colocación por \$178.5 millones.
3. La pérdida registrada en la cuenta de efecto de valuación de instrumentos financieros derivados por \$851.3 millones.
4. Por último, durante 2009 RCO tuvo una pérdida neta de \$160.0 millones previamente explicada en la sección correspondiente.

Señores accionistas, con esto concluimos la presentación de los Estados Financieros de Red de Carreteras de Occidente, S.A.P.I.B. de C.V. por el ejercicio 2009.

En conclusión, el 2009 fue un año alentador a pesar de la crisis económica y la influenza que afectó el tráfico de nuestras carreteras; la ejecución y cumplimiento de nuestras estrategias e iniciativas nos permitirán incrementar la conveniencia y valor de nuestras autopistas para los usuarios, controlar los costos a través de la eficiencia y optimizar nuestros gastos de capital para así generar más valor para la Compañía.



Demetrio Sodi Cortés

DEFINICIONES

Aforo: Flujo Vehicular.

Aportación: Incremento de recursos recibidos de los socios y/o accionistas.

Crédito de Adquisición: Crédito otorgado conforme al Contrato de Crédito para la adquisición del Título de Concesión a plazo hasta por el monto principal de \$31,000,000,000.00.

Crédito de Gastos de Capital; Crédito otorgado conforme al Contrato de Crédito para gastos de capital a plazo hasta por el monto principal de \$3,000,000,000.00.

Crédito de Liquidez: Crédito otorgado conforme al Contrato de Crédito para liquidez a plazo hasta por el monto principal de \$3,100,000,000.00.

Derecho de Vía: Franja de terreno necesaria para la construcción de las Obras de Ampliación que la SCT obtendrá y pondrá a disposición de la Concesionaria.

FARAC I: Fideicomiso de Apoyo al Rescate de Autopistas Concesionadas.

Fideicomiso de Obras de Expansión: Fideicomiso número F/882 de Administración, con aportación inicial de 1,500 millones para realizar las Obras de Ampliación.

Gastos de Emisión y Colocación: Honorarios, comisiones, gastos, impuestos, derechos y demás erogaciones que se generen para llevar a cabo la emisión y colocación de certificados bursátiles fiduciarios.

INPC: Índice Nacional de Precios al Consumidor.

Obras de Ampliación: Trabajos de ampliación.

Título de Concesión: Título de Concesión de fecha 4 de octubre de 2007, expedido por el Gobierno Federal, a través de la SCT, otorgado a favor de la Concesionaria, en el que se establecen los términos y condiciones para la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de las autopistas.

Trabajos de Rehabilitación: Obras de mantenimiento mayor.

UAFIDA: Utilidad antes de financiamiento, intereses, depreciación y amortización.