



## RED DE CARRETERAS DE OCCIDENTE

Red de Carreteras de Occidente S.A.B. de C.V.

### 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 2013.

#### VALORES REGISTRADOS

En adición a las 28,715,021,303 acciones ordinarias, nominativas, sin expresión de valor nominal, divididas en 55,352 Acciones Serie "A" representativas de la parte fija sin derecho a retiro y 20,105,331,151 Acciones Serie "A" y 8,609,634,800 Acciones Serie "B", representativas de su capital variable, la Compañía cuenta con los siguientes valores inscritos en el RNV:

**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.

<i>Claves de cotización</i>	"RCO 12"	"RCO 12U"
<i>Plazo</i>	5,443 días	7,270 días
<i>Fecha de Emisión</i>	14 de septiembre de 2012	14 de septiembre de 2012 (emisión original) 27 de junio de 2013 (reapertura)
<i>Fecha de vencimiento</i>	10 de agosto de 2027	10 de agosto de 2032
<i>Monto total de la emisión</i>	\$2,841'000,000.00 M.N.	1,102,518,200 UDIs (emisión original) 378,526,300 UDIs (reapertura)
<i>Denominación</i>	Pesos	UDI
<i>Calificaciones</i>	"mxAAA" por Standard & Poor's, S.A. de C.V. "AAA(mex)" por Fitch de México, S.A. de C.V.	
<i>Garantía</i>	Parcial del Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C. ("Banobras") en los términos descritos en el Suplemento correspondiente.	

**Nombre de la Bolsa de Valores en la cual están listados**

Listados en la Bolsa Mexicana de Valores S.A.B. de C.V.

Las acciones de la Compañía se encuentran descritas en la Sección "II.2.12 Acciones representativas del capital social" del presente Reporte Anual.

Los valores de la Compañía se encuentran inscritos en el Registro Nacional de Valores. La inscripción en el Registro Nacional de Valores no implica certificación sobre la bondad de los valores, solvencia de la Compañía, la exactitud o veracidad de la información contenida en este Reporte Anual, ni convalida los actos que, en su caso, hubieran sido realizados en contravención de las leyes.

Avenida Américas No. 1592  
C.P. 44637, Guadalajara, Jalisco,  
Teléfono (01 33) 3001 4700  
<http://www.redviacorta.mx>

I. INFORMACIÓN GENERAL .....	4
I.1 GLOSARIO DE TÉRMINOS Y DEFINICIONES .....	4
I.2 RESUMEN EJECUTIVO .....	14
I.2.1 Descripción general de RCO .....	15
I.2.2 Descripción general del negocio de RCO .....	15
I.2.3 Tráfico e Ingresos de peaje por concesión, servicios de peaje y servicios de operación .....	19
I.2.4 Resumen de situación financiera .....	21
I.2.5 Descripción del plan de negocios .....	22
I.3 FACTORES DE RIESGO .....	22
I.3.1 Riesgos relacionados con las Concesiones.....	23
I.3.2. Riesgos relacionados con el negocio de RCO.....	25
I.3.3 Riesgos relacionados con contratos .....	31
I.3.4 Cancelación de registro de acciones .....	33
I.3.5 Riesgos relacionados con México y el extranjero .....	33
I.4 OTROS VALORES .....	36
I.5 CAMBIOS SIGNIFICATIVOS A LOS DERECHOS DE VALORES INSCRITOS EN EL RNV .....	37
I.6 DOCUMENTOS DE CARÁCTER PÚBLICO .....	37
II. RCO .....	38
II.1. HISTORIA Y DESARROLLO DE RCO .....	38
II.2 DESCRIPCIÓN DEL NEGOCIO .....	39
II.2.1. Actividad Principal.....	43
II.2.2 Cambio climático.....	58
II.2.3. Canales de distribución.....	59
II.2.4. Patentes, licencias, marcas y otros contratos.....	61
II.2.5. Principales clientes .....	63
II.2.6. Legislación aplicable y situación tributaria .....	63
II.2.7 Recursos humanos .....	64
II.2.8. Desempeño ambiental .....	64
II.2.9. Información del mercado .....	65
II.2.10. Estructura Corporativa .....	65
II.2.11. Descripción de los principales activos .....	66
II.2.12. Procesos judiciales, administrativos o arbitrales.....	69
II.2.13. Acciones representativas del capital social.....	69
II.2.14. Dividendos .....	71
II.2.15 Controles cambiarios y otras limitaciones que afectan a los tenedores de los títulos.....	73
II.2.16. Adopción del Régimen de Sociedad Anónima Bursátil .....	73
III. INFORMACIÓN FINANCIERA .....	74
III.1 INFORMACIÓN FINANCIERA SELECCIONADA .....	74
III.2 INFORMACIÓN FINANCIERA POR LÍNEA DE NEGOCIO.....	82
III.3 INFORME DE CRÉDITOS RELEVANTES. ....	82
III.3.1 Créditos Preferentes.....	82
III.3.2 Instrumentos financieros derivados.....	83
III.3.3 Beneficios por impuestos a la utilidad.....	86
III.3.4 Estado de los Créditos.....	86
III.4 COMENTARIOS Y ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN SOBRE LOS RESULTADOS DE OPERACIÓN Y SITUACIÓN .....	87
FINANCIERA DE RCO .....	87
III.4.1 Resultados de la operación .....	87
III.4.2 Situación Financiera, Liquidez y Recursos de Capital .....	95
III.4.3 Control Interno .....	101
III.5 ESTIMACIONES, PROVISIONES O RESERVAS CONTABLES CRÍTICAS .....	102
III.6 PRINCIPALES POLÍTICAS CONTABLES .....	102
III.6.1 Bases de presentación ejercicio 2013 .....	102
III.6.2 Principales políticas contables 2013.....	103
IV. ADMINISTRACION .....	111
IV.1 AUDITORES EXTERNOS.....	111
IV.2 OPERACIONES CON PARTES RELACIONADAS Y CONFLICTOS DE INTERÉS.....	112
IV.3 ADMINISTRADORES Y ACCIONISTAS.....	112
IV.3.1 Designación de Consejeros.....	112
IV.3.2 Ejecutivos y consejeros relevantes.....	114
IV.3.3 Accionistas Relevantes .....	117

IV.3.4 Comités de apoyo al Consejo de Administración de RCO .....	117
IV.4 ESTATUTOS SOCIALES Y OTROS CONVENIOS .....	118
V. MERCADO DE CAPITALES .....	123
V.1 ESTRUCTURA ACCIONARIA.....	123
V.2 COMPORTAMIENTO DE LA ACCIÓN EN EL MERCADO DE VALORES .....	123
V.3 FORMADOR DE MERCADO.....	123

## 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, mismos que serán aplicables tanto al singular como al plural de los términos definidos:

**Tabla 1. Definiciones**

<b>Términos</b>	<b>Definiciones</b>
<i>Acreeedor 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 “ <i>Secured Parties</i> ” 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 Interacreadores y a cualquier otra Parte del Financiamiento (“ <i>Financing Party</i> ”, 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 Banco Santander (México), S. A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Santander o cualquier sustituto o sucesor del mismo.
<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 Interacreadores ( <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 Interacreadores, el Agente Interacreadores.
<i>Agente Interacreadores</i>	Significa “ <i>Intercreditor Agent</i> ” como dicho término se define en el Contrato de Disposiciones Comunes.
<i>Arco Norte</i>	Libramiento Norte del Valle de México. Con un total de 223 km. Que rodea la zona Metropolitana de la Ciudad de México la cual pasa por cuatro estados de la República: Puebla, Tlaxcala, Hidalgo y México. Inicia en Atlacomulco, Edo. De México terminando en San Martín Tlaxmelucan, Puebla.
<i>Auditor Externo</i>	Significa la firma de contadores públicos encargada de llevar a cabo la auditoría externa de los estados financieros de RCO. Es Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C. miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited (“Deloitte”) u otro auditor externo contratado por RCO, en el entendido que dicho auditor deberá ser un despacho de contadores públicos de reconocido prestigio internacional.
<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 108.2 Km. de longitud, con origen en el Km. 0+000 entronque León, en el Estado de Guanajuato, al Km. 108+150, Límite de Estados Jalisco y Aguascalientes, en el Estado de Jalisco; incluyendo el Derecho de Vía y sus Servicios Auxiliares.

<b>Términos</b>	<b>Definiciones</b>																																						
<i>Autopista Maravatio-Zapotlanejo</i>	Significa la autopista Maravatio-Zapotlanejo, de altas especificaciones de jurisdicción federal de 309.70 Km. de longitud, con origen en el Km 165+000, en el entronque Maravatio, en el Estado de Michoacán, al Km. 474+700, en el Municipio de Zapotlanejo, en el Estado de Jalisco, incluyendo el derecho de vía y sus Servicios Auxiliares.																																						
<i>Autopista Zapotlanejo-Lagos de Moreno</i>	Significa la autopista Zapotlanejo-Lagos de Moreno, de altas especificaciones de jurisdicción federal de 146.3 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; incluyendo el derecho de vía y sus Servicios Auxiliares.																																						
<i>Autopistas</i>	Significa, conjuntamente, las Autopistas en Operación y las Obras de Ampliación.																																						
<i>Autopistas en Operación</i>	Significa: (i) la autopista Guadalajara-Zapotlanejo; (ii) la autopista Maravatio-Zapotlanejo; (iii) la autopista Zapotlanejo-Lagos de Moreno; y (iv) la autopista León-Aguascalientes.																																						
<i>BANOBRAS</i>	Significa Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, Sociedad Nacional de Crédito Institución de Banca de Desarrollo.																																						
<i>BMV</i>	Significa la Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V.																																						
<i>Capex o Gastos Capex</i>	Significa todos aquellos gastos relacionados con equipo (incluyendo medidas de equipos), activos fijos, bienes inmuebles, o mejoras, o reemplazos o sustituciones de los mismos, o bien, adiciones a los mismos (excluyendo cualesquier gastos en reemplazos ordinarios y mantenimiento dentro del curso ordinario de su operación o uso correspondientes a gastos de operación conforme a las NIIFs), que sean o hubieran sido realizados, de conformidad con lo que señale la NIIF correspondiente, registrados como adiciones a la propiedad o equipo en el balance 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="462 1056 1312 1545"> <tr> <td><b>Emisor</b></td> <td colspan="2">Red de Carreteras de Occidente S.A.B. de C.V.</td> </tr> <tr> <td><b>Tipo de Instrumento</b></td> <td colspan="2">Certificados Bursátiles</td> </tr> <tr> <td><b>Calificación Crediticia Asignada</b></td> <td colspan="2">mxAAA por S&amp;P; y AAA(mex) por Fitch.</td> </tr> <tr> <td rowspan="2"><b>Esquema de Garantías</b></td> <td colspan="2">*Reserva para Servicio de Deuda de los CBs.</td> </tr> <tr> <td colspan="2">*Garantía parcial a primeras pérdidas por 6.5% del saldo insoluto de la emisión, por parte de Banobras.</td> </tr> <tr> <td></td> <td><b>"RCO 12" Tasa Fija Nominal</b></td> <td><b>"RCO 12U" Tasa Fija Real</b></td> </tr> <tr> <td><b>Monto por Emisión</b></td> <td>MXN \$2.84 mil millones</td> <td>MXN \$7.49 mil millones; 1,481,044,500.00 UDIs</td> </tr> <tr> <td><b>Denominación</b></td> <td>Pesos</td> <td>UDIs</td> </tr> <tr> <td><b>Tipo de Tasa de Interés</b></td> <td>Fija</td> <td>Fija</td> </tr> <tr> <td><b>Cupón</b></td> <td>9.00%</td> <td>5.25%</td> </tr> <tr> <td><b>Plazo Legal</b></td> <td>15 años</td> <td>20 años</td> </tr> <tr> <td><b>Vida Promedio</b></td> <td>11 años</td> <td>14 años</td> </tr> <tr> <td><b>Ventana de Amortización</b></td> <td>Años 7 a 15</td> <td>Años 7 a 20</td> </tr> </table>	<b>Emisor</b>	Red de Carreteras de Occidente S.A.B. de C.V.		<b>Tipo de Instrumento</b>	Certificados Bursátiles		<b>Calificación Crediticia Asignada</b>	mxAAA por S&P; y AAA(mex) por Fitch.		<b>Esquema de Garantías</b>	*Reserva para Servicio de Deuda de los CBs.		*Garantía parcial a primeras pérdidas por 6.5% del saldo insoluto de la emisión, por parte de Banobras.			<b>"RCO 12" Tasa Fija Nominal</b>	<b>"RCO 12U" Tasa Fija Real</b>	<b>Monto por Emisión</b>	MXN \$2.84 mil millones	MXN \$7.49 mil millones; 1,481,044,500.00 UDIs	<b>Denominación</b>	Pesos	UDIs	<b>Tipo de Tasa de Interés</b>	Fija	Fija	<b>Cupón</b>	9.00%	5.25%	<b>Plazo Legal</b>	15 años	20 años	<b>Vida Promedio</b>	11 años	14 años	<b>Ventana de Amortización</b>	Años 7 a 15	Años 7 a 20
<b>Emisor</b>	Red de Carreteras de Occidente S.A.B. de C.V.																																						
<b>Tipo de Instrumento</b>	Certificados Bursátiles																																						
<b>Calificación Crediticia Asignada</b>	mxAAA por S&P; y AAA(mex) por Fitch.																																						
<b>Esquema de Garantías</b>	*Reserva para Servicio de Deuda de los CBs.																																						
	*Garantía parcial a primeras pérdidas por 6.5% del saldo insoluto de la emisión, por parte de Banobras.																																						
	<b>"RCO 12" Tasa Fija Nominal</b>	<b>"RCO 12U" Tasa Fija Real</b>																																					
<b>Monto por Emisión</b>	MXN \$2.84 mil millones	MXN \$7.49 mil millones; 1,481,044,500.00 UDIs																																					
<b>Denominación</b>	Pesos	UDIs																																					
<b>Tipo de Tasa de Interés</b>	Fija	Fija																																					
<b>Cupón</b>	9.00%	5.25%																																					
<b>Plazo Legal</b>	15 años	20 años																																					
<b>Vida Promedio</b>	11 años	14 años																																					
<b>Ventana de Amortización</b>	Años 7 a 15	Años 7 a 20																																					
<i>CICASA</i>	Significa Constructoras ICA, S.A. de C.V.																																						
<i>CINIIF</i>	Comité de Interpretaciones de las Normas Internacionales de Información Financiera.																																						
<i>Circular Única de Emisoras</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 de tiempo en tiempo.																																						
<i>CKD</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.																																						

<b>Términos</b>	<b>Definiciones</b>
<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>Compromiso de Construcción</i>	Significa el compromiso adquirido por RCO de realizar las Obras de Ampliación mediante los pagos correspondientes, 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 SCT.
<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.
<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 de México a través de la SCT, a favor de la Concesionaria mediante el Título de Concesión FARAC I para la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de las Autopistas: (i) la autopista Guadalajara-Zapotlanejo, (ii) la autopista Maravatío-Zapotlanejo, (iii) la autopista Zapotlanejo-Lagos de Moreno, y (iv) la autopista León-Aguascalientes.
<i>Concesionaria</i>	Significa Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V.
<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>Consejero o Miembro Independiente</i>	Significa toda aquella persona que sea miembro del Consejo de Administración de RCO que reúna los requisitos de independencia previstos en los artículos 24, 26 de la LMV.
<i>Consejo de Administración</i>	Es 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); en el entendido que, éste podrá tener máximo veintiún miembros, de los cuales, cuando menos el 25.0% de ellos deberán ser miembros independientes. Mayor detalle en la sección IV.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; y (ii) cualquier otro contrato celebrado, o a ser celebrado entre RCO 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.

<b>Términos</b>	<b>Definiciones</b>
<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</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 (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, así como los convenios modificatorios que de tiempo en tiempo se celebren en relación al mismo.
<i>Contrato de Operación y Mantenimiento</i>	Significa el contrato celebrado en términos del título de concesión respectivo entre la Compañía, CONIPSA y/o COVIQSA y la persona moral que prestará los servicios consistentes en, de manera enunciativa mas no limitativa, las actividades destinadas a cumplir con el programa de operación correspondiente, así como llevar a cabo el conjunto de actividades destinadas a cumplir con los alcances de mantenimiento menor contenidos en el programa de mantenimiento correspondiente, de las Autopistas en Operación y/o de los Tramos Carreteros Libres de Peaje, según corresponda.
<i>Contrato de Operación FARAC I</i>	Significa el Contrato de Prestación de Servicios de Operación, Conservación y Mantenimiento de fecha 1 de abril de 2013, celebrado entre la Concesionaria, ICA Infraestructura, S.A. de C.V., como operador (el "Operador"), y HSBC México S.A. Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero HSBC (inicialmente F/881 con fiduciario Deutsche Bank), como fiduciaria del Contrato de Fideicomiso de Pago.
<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, CICASA, CONOISA, Grupo GSIP 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 y modificado por segunda ocasión con fecha 2 de octubre de 2009 para reflejar la adhesión del Fideicomiso Emisor CKD como parte del mismo, quedando como un Contrato de Prenda sobre Acciones, según el mismo sea modificado de tiempo en tiempo, mediante convenios de modificación y/o de adhesión al mismo.
<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 posesión, directa o indirecta, del poder para dirigir o causar la dirección de la administración y políticas de una Persona, ya sea a través de la titularidad de acciones con derecho a voto, por contrato o de cualquier otra forma; en el entendido de que siempre se considerará que existe Control cuando una Persona sea propietaria o detente, directa o indirectamente, una participación del 51.0% (cincuenta y un por ciento) o mayor en otra Persona, y los términos "Controlando" y "Controlado" tienen el significado correlativo del mismo
<i>Convenio entre Accionistas</i>	Significa el convenio entre accionistas celebrado con fecha 2 de octubre de 2009 entre Grupo GSIP, CICASA, CONOISA y el Fiduciario Emisor CKD así como los convenios modificatorios que de tiempo en tiempo se celebren en relación al mismo.
<i>COVIQSA</i>	Significa Concesionaria de Vías Irapuato Querétaro, S.A. de C.V.

<b>Términos</b>	<b>Definiciones</b>
<i>Crédito CONIPSA</i>	Significa el crédito simple otorgado a CONIPSA por un monto de \$580.0 millones (quinientos ochenta millones de Pesos 00/100 M.N.)
<i>Crédito COVIQSA</i>	Significa el crédito simple otorgado a COVIQSA por un monto de \$1,300 millones (mil trescientos millones de Pesos 00/100 M.N.)
<i>Crédito de Adquisición</i>	Significa el crédito otorgado conforme al Contrato de Crédito Preferente para la adquisición del Título de Concesión FARAC I a plazo hasta por el monto principal de \$31,000.0 millones (treinta y un mil millones de Pesos 00/100 M.N.).
<i>Crédito de Gastos de Capital</i>	Significa el crédito otorgado conforme al Contrato de Crédito Preferente para el pago de los Trabajos de Rehabilitación hasta por el monto principal de \$3,000.0 millones (tres mil millones de Pesos 00/100 M.N.).
<i>Crédito de Gastos de Capital HSBC</i>	Crédito otorgado conforme al Contrato de Crédito con HSBC para el pago de los Trabajos de Rehabilitación hasta por el monto principal de \$500.0 millones (quinientos millones de Pesos 00/100 M.N.).
<i>Crédito de Liquidez</i>	Significa el crédito otorgado conforme al Contrato de Crédito Preferente para liquidez a plazo hasta por el monto principal de \$3,100.0 millones (tres mil cien millones de Pesos 00/100 M.N.).
<i>Crédito Simple BANOBRAS</i>	Significa el Contrato de Crédito Simple celebrado el 8 de octubre 2013 entre RCO como acreditado, BANOBRAS como acreedor y Agente Administrativo BANOBRAS, por un monto de \$4,990.0 millones (cuatro mil novecientos noventa millones de Pesos 00/100 M.N.)
<i>Créditos Preferentes</i>	Significan los créditos derivados del financiamiento bajo el Contrato de Crédito Preferente que comprende: el Crédito de Adquisición, el Crédito de Liquidez, los Créditos de Gasto de Capital; así como los Certificados Bursátiles, Senior Notes, Crédito Simple BANOBRAS y cualquier Deuda Preferente Adicional ("Additional Senior Debt"). Así como en las subsidiarias CONIPSA y COVIQSA el crédito simple que mantienen cada una bajo sus contratos de crédito.
<i>Derecho de Vía</i>	Franja de terreno, necesaria para la construcción de las Obras de Ampliación que la SCT pone a disposición de la Concesionaria. También se refiere al terreno de explotación junto a las Autopistas donde se lleva a cabo la instalación de Servicios Auxiliares propios y de terceros (restaurantes y tiendas de conveniencia), el terreno donde se ubican locatarios tales como gasolineras y tiendas de conveniencia; así como el paso de instalaciones eléctricas y de telecomunicaciones, acueductos y gasoductos.
<i>Deuda Preferente</i>	Significa los Créditos Preferentes, cualquier Obligación de Cobertura, cualquier Obligación de Terminación de Cobertura, cualquier Deuda Preferente Adicional, cualquier Obligaciones de Reembolso y, en la medida en que los proveedores (o sus respectivos agentes por su nombre y cuenta) se adhieran al Contrato entre Acreedores, la Deuda Suplementaria.
<i>Deudores Prendarios</i>	Se refiere a los Accionistas de RCO, bajo el Contrato de Prenda sobre Acciones.
<i>Director General de RCO</i>	Es 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 del Financiamiento</i>	Significan, conjuntamente, el Contrato de Disposiciones Comunes, los Contratos de Crédito, 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>EMICA</i>	Significa Empresas ICA, S.A.B. de C.V.
<i>FARAC I</i>	Significa el Fideicomiso de Apoyo al Rescate de Autopistas Concesionadas que contiene: (i) la autopista Guadalajara-Zapotlanejo, (ii) autopista Maravatío-Zapotlanejo, (iii) la autopista Zapotlanejo-Lagos de Moreno, y (iv) la autopista León-Aguascalientes.
<i>Fideicomiso de Pago de los Acreedores Preferentes</i>	Significa el Contrato de Fideicomiso de Pago de los Acreedores Preferentes.



<b>Términos</b>	<b>Definiciones</b>
<i>Fideicomiso Emisor CKD</i>	Significa el Fideicomiso Emisor número F/00661 de fecha 24 de septiembre de 2009, celebrado entre RCO como fideicomitente y The Bank of New York Mellon, S.A., Institución de Banca Múltiple, como fiduciario, 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>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: (a) 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 FARAC I 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.
<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>Grupo GSIP</i>	Significa GSIP, GSIA y Matador, 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>ICA</i>	Significa 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.
<i>IMPI</i>	Significa el Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial.
<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 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 Infra B.V. (antes, Zwinger Opco 1 B.V.).
<i>México</i>	Significa los Estados Unidos Mexicanos.

<b>Términos</b>	<b>Definiciones</b>
<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, <i>menos</i> , el monto total de los Créditos de Liquidez que hubiere realizado dicho Acreedor Preferente y que no hubiere repagado RCO a esa fecha.
<i>NIIIF</i>	Significa las Normas Internacionales de Información Financiera.
<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 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>	Significan, conforme al Título de Concesión FARAC I las construcciones asociadas a las Autopistas en Operación, que RCO deberá llevar a cabo: <ul style="list-style-type: none"> <li>(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 SCT, el cual deberá ser revisado y complementado, en su caso, por la Concesionaria. (El Desperdicio II-Santa María de Enmedio - Km 19 construcción; Obra de Ampliación 1)</li> <li>(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. Se construirá como camino tipo A2 con corona de 12m, de acuerdo al proyecto elaborado por la SCT, el cual deberá ser revisado y complementado, en su caso, por la Concesionaria. (Zacapu / Maravatío – Zapotlanejo; Obra de Ampliación 2)</li> <li>(iii) 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. (El Desperdicio - Lagos de Moreno – renovación; Obra de Ampliación 3)</li> </ul>

Términos	Definiciones
	<p>(iv) Reconstrucción de la superficie de rodamiento de la Autopista Guadalajara Aguascalientes – León, tramo León-Aguascalientes, subtramo Entronque El Salvador Km. 103+850- 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. (León - Aguascalientes - renovación de una vía de 4 kilómetros; Obra de Ampliación 4)</p> <p>La obra de expansión de 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, que anteriormente se encontraba bajo el Título de Concesión FARAC I, fue sustituida por las siguientes obras:</p> <p>(v) Guadalajara - Zapotlanejo – construcción de 2 carriles laterales en cada una de las vías de el 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. (Guadalajara - Zapotlanejo – Construcción de dos carriles laterales en cada uno de los sentidos desde el Km 21+000 al 25+500; Obra de Ampliación 5)</p> <p>(vi) 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. (Guadalajara-Zapotlanejo – reforzamiento del puente Fernando Espinosa; Obra de Ampliación 6)</p> <p>(vii) 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. (Guadalajara - Zapotlanejo – construcción del tercer carril en la vía A, desde el Km 10+650 al km 20+840; Obra de Ampliación 7)</p> <p>(viii) Guadalajara-Zapotlanejo - Construcción de retorno el Vado I Km 11+100 &amp; El Vado II Km 12+900 con el oficio 3.4.-0210 del 21 de febrero de 2012.(Guadalajara-Zapotlanejo - El Vado I Km 11+100 &amp; El Vado II Km 12+900 construcción de retorno; Obra de Ampliación 8)</p> <p>(ix) Guadalajara - Zapotlanejo – construcción de tercer carril desde Km 21+000 al Km 26+000. (Obra de Ampliación 9)</p> <p>(x) Guadalajara – Zapotlanejo construcción de carriles libres de peaje entre Arroyo de En medio y Tonalá (8km). (Obra de Ampliación 10)</p>
<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 la persona moral contratada por la Compañía, por CONIPSA y/o por COVIQSA en términos del título de concesión respectivo, para llevar a cabo la operación y mantenimiento de las Autopistas en Operación y/o los Tramos Carreteros Libres de Peaje, según corresponda, de conformidad con el Contrato de Operación y Mantenimiento correspondiente.
<i>Partes Relacionadas</i>	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\$ ó \$</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 II.2.13 “Dividendos” de este Reporte Anual.

<b>Términos</b>	<b>Definiciones</b>
<i>Presidente del Consejo de Administración</i>	Es el representante del Consejo de Administración 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.
<i>Razón de Cobertura del Servicio de la Deuda</i>	Significa "DSCR" como dicho término se define en el Contrato de Disposiciones Comunes como, para cualquier periodo, el cociente que existe entre (a) el Flujo de Efectivo Netos Ajustado para el periodo correspondiente; y (b) el Servicio de Deuda Forzoso a pagar en el mismo periodo.
<i>RCO o la Compañía</i>	Significa Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V.
<i>Reformas a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF)</i>	Resolución que modifica la Circular Única de Emisoras publicada en el Diario Oficial de la Federación el 27 de enero de 2009, la cual especifica que, a partir del ejercicio 2012 las emisoras deben presentar sus estados financieros de conformidad con las NIIF.
<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>S.A.B.</i>	Significa una Sociedad Anónima Bursátil constituida de conformidad con lo dispuesto por la LMV, y en lo no previsto por esa, por la LGSM.
<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>SCT</i>	Significa 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>Senior Notes</i>	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 \$7,500,000,000.00 (siete mil quinientos millones de Pesos 00/100 M.N.) 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>	Se refiere a 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:

<b>Términos</b>	<b>Definiciones</b>																																						
	<table border="1"> <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>6</td> <td>2</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>Oxígeno</td> <td>-</td> <td>16</td> <td>16</td> </tr> <tr> <td>Yogen Früz</td> <td>1</td> <td>-</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Área 24/7</td> <td>3</td> <td>-</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Deli Tacos</td> <td>1</td> <td>-</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Papa John's</td> <td>3</td> <td>-</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Gasolineras</td> <td>-</td> <td>17</td> <td>17</td> </tr> <tr> <td><b>Total</b></td> <td><b>14</b></td> <td><b>35</b></td> <td><b>49</b></td> </tr> </tbody> </table>	Marca	Operadas por:		Total	RCO	Terceros	Subway	6	2	8	Oxígeno	-	16	16	Yogen Früz	1	-	1	Área 24/7	3	-	3	Deli Tacos	1	-	1	Papa John's	3	-	3	Gasolineras	-	17	17	<b>Total</b>	<b>14</b>	<b>35</b>	<b>49</b>
Marca	Operadas por:		Total																																				
	RCO	Terceros																																					
Subway	6	2	8																																				
Oxígeno	-	16	16																																				
Yogen Früz	1	-	1																																				
Área 24/7	3	-	3																																				
Deli Tacos	1	-	1																																				
Papa John's	3	-	3																																				
Gasolineras	-	17	17																																				
<b>Total</b>	<b>14</b>	<b>35</b>	<b>49</b>																																				
<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 tasa anual de crecimiento compuesta.																																						
<i>TIIE</i>	Significa 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 SCT, 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 COVIQSA</i>	Significa el título de concesión de fecha 21 de junio de 2006, expedido por el Gobierno Federal, a través de la SCT, 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 SCT, 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>TPD</i>	Significa Tráfico Promedio Diario en número de vehículos.																																						
<i>Trabajos de Rehabilitación</i>	Obras de mantenimiento, de rehabilitación y las requeridas después de puesta en punto para cumplir con estándares de la SCT.																																						
<i>Tramos Carreteros Libres de Peaje</i>	Son los Tramos Carreteros Libres de Peaje de jurisdicción federal (i) Irapuato-La Piedad (CONIPSA) y (ii) Querétaro-Irapuato (COVIQSA).																																						
<i>Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN)</i>	Acuerdo de amplio alcance que establece las reglas que rigen el comercio y las inversiones entre Canadá, Estados Unidos y México. Desde que el tratado entró en vigor el 1 de enero de 1994, el TLCAN ha eliminado gradualmente las restricciones al comercio y a la inversión entre los tres países de la región de América del Norte.																																						
<i>UAFIDA</i>	Significa Utilidad antes de Financiamiento, Impuestos, Depreciación y Amortización.																																						
<i>UDIs</i>	Significa 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.2 Resumen Ejecutivo

El año 2013 ha sido particularmente positivo para RCO ante un entorno económico desfavorable, en donde el crecimiento del PIB en México fue de solo 1.1%<sup>1</sup>; sin embargo, RCO se mantiene instrumentando acciones para consolidar su plan de negocios mediante la continua implementación de estrategias comerciales, operativas y de servicio al usuario. En ese mismo sentido, ha sido fundamental el cumplimiento de la estrategia de refinanciamiento de la deuda bancaria contraída con motivo de la adquisición del paquete carretero FARAC I: RCO innovó en los mercados bursátiles con la primera emisión de deuda en mercados internacionales denominada en pesos y respaldada por los flujos generados de la cuotas de peaje de FARAC I; asimismo, se realizó la reapertura del Certificado Bursátil adicional denominado en UDI, programa de largo plazo establecido en México y finalmente, se concretó la apertura de un nuevo financiamiento a largo plazo con BANOBRAS. Lo anterior representó un total de \$16,510.0 millones de pesos en operaciones de refinanciamiento.

En relación a los resultados financieros, durante el ejercicio 2013 los ingresos totales sin considerar los ingresos por construcción de Obras de Ampliación registraron \$5,072.8 millones, un incremento de 7.6% respecto a 2012 en que se situaron en \$4,716.2 millones; así también la UAFIDA se situó en \$4,323.9 millones en 2013, un incremento de 14.4% respecto a 2012 en que se situó en \$3,778.0 millones. Finalmente, la UAFIDA Ajustada registró durante 2013 \$4,599.9 millones o un incremento de 9.9% respecto de \$4,185.9 millones de 2012.

Como parte de la estrategia para el incremento del valor de las Autopistas y de los Tramos Carreteros Libres para los usuarios, 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 los más altos estándares de calidad en sus tramos carreteros.

Por su parte, uno de los elementos clave de la estrategia para acelerar el crecimiento de tráfico comercial ha sido el esfuerzo de venta directa de los servicios de las autopistas de RCO al sector del autotransporte, tanto de carga como de pasajeros. Después de tres años de ejecución de nuestro programa comercial, al cierre del año 2013 contamos con más de 30 convenios comerciales vigentes con los principales grupos transportistas del país, lo que representa un significativo número de flotas y unidades circulando por la red de autopistas que conforma nuestra concesión. La comunicación a nuestros usuarios potenciales de ventajas competitivas tales como la rapidez y seguridad de conexión entre ciudades tan importantes como México y Guadalajara es el punto de apoyo para el éxito de este esfuerzo en venta directa.

En 2013 se mejoró la conectividad de las Autopistas, incrementando su capilaridad mediante la construcción y apertura al tráfico de los nuevos accesos de San Miguel el Alto, en el km. 75 de la Autopista Zapotlanejo – Lagos de Moreno, y de El Vado, en el km. 11 de la Autopista Guadalajara – Zapotlanejo. De esta forma abrimos nuestras rutas a mercados potenciales que en el pasado no podían contar con las Autopistas como alternativas económicamente viables.

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 usuario 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 mantiene en un estado óptimo de conservación.

En materia de seguridad para el usuario, implementamos estrategias de mitigación de riesgos que lograron reducir la siniestralidad. No sólo logramos hacer las Autopistas más seguras para nuestros usuarios, sino que adicionalmente redujimos nuestros costos de seguro sustancialmente.

Respecto a los Servicios Auxiliares, durante 2013 se continuó con un plan de desarrollo de Servicios Auxiliares, lográndose un crecimiento sustancial en esta área de negocio. Se continuó con la adquisición y operación directa de franquicias iniciadas en 2012, con nuevas marcas y conceptos propios que tratan de satisfacer la variedad de gustos de nuestros usuarios. Al cierre de 2013, contamos con 6 restaurantes propios y 2 restaurantes operados por socios comerciales bajo la marca "Subway". Nuestra red alberga 16 tiendas de conveniencia "Oxígeno" en áreas de descanso ubicadas junto a las plazas de cobro. Además, se abrió la primera unidad de Yogen Früz, marca de helado de yogurt premium de la cual somos franquiciatarios, en el área de descanso La Antigua, en el tramo Guadalajara – Zapotlanejo. Adicionalmente, se abrieron 3 unidades del formato propio de tiendas de conveniencia Área 24/7, se lanzó un piloto comercial con la marca Deli Tacos, enfocado en cocina mexicana de tipo "fast-food" y se concretó la apertura de 3 franquicias Papa John's que se prevé comiencen operaciones

---

<sup>1</sup> Fuente: INEGI.

durante el mes de abril de 2014. Por otro lado, se sigue trabajando en el desarrollo de estaciones de servicio y paradores adicionales. Finalmente durante 2013 se inauguró la estación de servicio de la Plaza de Cobro Tepatitlán, en el tramo Zapotlanejo – Lagos de Moreno.

Finalmente, se llevaron a cabo mejoras en el señalamiento de las Autopistas y hasta la fecha se cuenta con más de cuatrocientas ubicaciones; 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 Descripción general 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 (Grupo GSIP, CICASA y CONOISA) fuera declarado ganador de la licitación del FARAC I, la cual le otorga 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 un plazo de 30 años contados a partir del 4 de octubre de 2007.

Para tales efectos, el Consorcio Original constituyó RCO como la sociedad mexicana de propósito específico para que le fuera adjudicado el Título de Concesión FARAC I.

Cabe señalar que mediante resoluciones unánimes adoptadas fuera de asamblea de fecha 24 de septiembre de 2009, los socios de RCO aprobaron la transformación de RCO para adoptar el régimen social de una Sociedad Anónima Promotora de Inversión Bursátil (“S.A.P.I.B.”).

Así también, derivado de la adquisición de CONIPSA y COVIQSA en septiembre del 2011, RCO se convirtió en administradora tanto del Título de Concesión FARAC I, como de las subsidiarias CONIPSA y COVIQSA de conformidad con el Título de Concesión CONIPSA y el Título de Concesión COVIQSA.

A partir de la adopción del régimen de S.A.P.I.B., RCO implementó un plan (aprobado por la CNBV el 29 de septiembre de 2009) para una transición ordenada al régimen aplicable a una Sociedad Anónima Bursátil, teniendo que hacer los siguientes cambios principales requeridos por la LMV: (i) El cambio de una parte de su denominación de “S.A.P.I.B. de C.V.” a “S.A.B. de C.V.”; (ii) el incremento de los miembros independientes del Consejo de uno a cinco para cumplir con el requisito de la ley mexicana de contar con al menos 25.0% de consejeros independientes; (iii) la creación de un Comité de Auditoría para apoyar al Consejo con la totalidad de miembros independientes; (iv) la reducción de la mínima participación accionaria de los accionistas para presentar reclamaciones civiles por daños y perjuicios contra la administración del 15.0% al 5.0% y; (v) la adición de la obligación para los Comités del Consejo de permitir al Director General comunicar al mercado cuando las resoluciones del Consejo sean inconsistentes con las opiniones de los Comités en algún asunto en particular.

Mediante resoluciones unánimes de fecha 25 de septiembre de 2012, los accionistas de la Compañía aprobaron las modificaciones a sus estatutos para reflejar los cambios mencionados anteriormente, aprobando la CNBV el 22 de octubre de 2012 la actualización de la inscripción de las acciones de la Compañía en el RNV obtenida con motivo de su transformación en S.A.P.I.B. en el año 2009. Las acciones de la Compañía registradas se encuentran inscritas en el RNV bajo el número 3249-1.90-2012-003.

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.

### **I.2.2 Descripción general del negocio de RCO**

Con aproximadamente 590.2 km. de longitud carretera que conforman el paquete FARAC I y 166.5 km. de longitud carretera de los Tramos Carreteros Libres CONIPSA y COVIQSA, RCO y subsidiarias constituyen una de las mayores empresas titulares de concesiones privadas de México.

Las Autopistas son parte del corredor principal que conecta la Ciudad de México y la zona metropolitana de Guadalajara, las dos ciudades más pobladas de México<sup>2</sup>, así como otras urbes relevantes del Occidente de México, tales como Morelia, Zamora, Lagos de Moreno, La Piedad, Tepatitlán, Zapotlanejo, León y Aguascalientes, en los estados de Michoacán, 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) tiendas de conveniencia y restaurantes operados en las Autopistas y, (ii) cuotas que cobra a terceros que obtienen beneficios por negocios que operan en las Autopistas, tales como gasolineras, tiendas de conveniencia y empresas de servicios públicos, además de cuotas a terceros por permitirles construir y operar cruzamientos e instalaciones marginales como puentes, tuberías, líneas de transmisión y otra infraestructura en el Derecho de Vía.

Por su parte, los Tramos Carreteros Libres de Peaje de jurisdicción federal concesionados a las subsidiarias de RCO, CONIPSA y COVIQSA, unen a las localidades de La Piedad e Irapuato así como Irapuato y Querétaro, en los estados de Michoacán, Guanajuato y Querétaro, respectivamente.

La Compañía obtiene ingresos de los Tramos Carreteros Libres a través de cobros por servicios de operación a la SCT e ingresos 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 y servicios de operación en los Tramos Carreteros Libres de acuerdo con las concesiones respectivas de CONIPSA y COVIQSA.

Las responsabilidades principales de RCO son la operación y mantenimiento tanto de las Autopistas en Operación como de los Tramos Carreteros Libres. Así también, RCO es responsable de la estrategia, la comercialización, las relaciones ante las autoridades competentes y la planeación y supervisión de las operaciones y proyectos de construcción.

La red de las Autopistas al amparo del FARAC I, como se comentó previamente, está ubicada en los Estados de Jalisco, Michoacán, Aguascalientes y Guanajuato; en conjunto, estos Estados contribuyeron aproximadamente con 13.5% del PIB de México en 2012<sup>3</sup>. Colectivamente, las cuatro ciudades más pobladas de la región se encuentran alrededor de las Autopistas (Guadalajara, León, Aguascalientes, Morelia y Ciudad de México), cuyos respectivos Estados cuentan con aproximadamente el 24.2%<sup>4</sup> de la población del país.

Como se mencionó anteriormente, los Tramos Carreteros Libres están ubicados en los Estados de Michoacán, Guanajuato y Querétaro; Estados que, en conjunto, contribuyeron aproximadamente con el 8.2% del PIB de México en 2012<sup>5</sup> y cuentan con aproximadamente el 10.4%<sup>6</sup> de la población del país.

Tanto las Autopistas en Operación como los Tramos Carreteros Libres de CONIPSA y COVIQSA, son operados por una empresa subsidiaria de ICA (ICA Infraestructura) en los términos y condiciones establecidos en sus respectivos contratos de operación celebrados para tales efectos.

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 y así cumplir con los requerimientos de calidad de servicio establecidos en el Título de Concesión FARAC I, el Título de Concesión CONIPSA y el Título de Concesión COVIQSA.

Adicionalmente, bajo el Título de Concesión FARAC I, la Compañía se encuentra obligada a construir y mantener las Obras de Ampliación durante el término de la Concesión, incluyendo:

- León - Aguascalientes, construcción El Desperdicio II - Encarnación de Díaz - km. 19 construcción (Obra de Ampliación 1).
- Zacapu / Maravatío - Zapotlanejo (Obra de Ampliación 2).
- El Desperdicio - Lagos de Moreno, renovación (Obra de Ampliación 3).
- León - Aguascalientes, renovación de una vía de 4 km. (Obra de Ampliación 4).
- La Obra de Ampliación 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

---

<sup>2</sup> De acuerdo con los datos más recientes del INEGI a 2010.

<sup>3</sup> Dato obtenido con información más reciente del Banco de Información Económica del INEGI (BIE).

<sup>4</sup> Obtenido del último censo INEGI 2010.

<sup>5</sup> Dato obtenido con información del Banco de Información Económica del INEGI (BIE).

<sup>6</sup> Obtenido del último censo INEGI 2010.



longitud de 16.5 km., incluyendo la ampliación y reforzamiento a 6 carriles de circulación del puente Ing. Fernando Espinosa que se encuentra en el Título de Concesión FARAC I, fue sustituida con la aprobación de la SCT por las siguientes obras:

- Guadalajara - Zapotlanejo – construcción de 2 carriles laterales en cada una de las vías de el 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. (Guadalajara - Zapotlanejo – Construcción de dos carriles laterales en cada uno de los sentido desde el Km 21+000 al 25+500; Obra de Ampliación 5)
- 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. (Guadalajara-Zapotlanejo – reforzamiento del puente Fernando Espinosa; Obra de Ampliación 6).
- 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. (Guadalajara - Zapotlanejo – construcción del tercer carril en la vía A, desde el Km 10+650 al km 20+840; Obra de Ampliación 7).
- Guadalajara-Zapotlanejo - Construcción de retorno el Vado I Km 11+100 & El Vado II Km 12+900 con el oficio 3.4.-0210 del 21 de febrero de 2012.(Guadalajara-Zapotlanejo - El Vado I Km 11+100 & El Vado II Km 12+900 construcción de retorno; Obra de Ampliación 8).
- Guadalajara - Zapotlanejo – construcción de tercer carril desde Km 21+000 al Km 26+000. (Obra de Ampliación 9).
- Guadalajara – Zapotlanejo construcción de carriles libres de peaje entre Arroyo de En medio y Tonalá (8km). (Obra de Ampliación 10).

Mayor detalle sobre el estatus actual de las Obras de Ampliación en la Sección II.2.10 del presente Reporte Anual.

A continuación se presenta una breve descripción de cada una de las Autopistas en Operación:

(a) Autopista 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 aproximadamente 4.2 millones<sup>7</sup> de habitantes, cuenta con un aeropuerto internacional y es una importante estación de tránsito masivo que sirve rutas de las regiones Pacífico, Central y Bajío. Al cierre del 2013, la Autopista Guadalajara - Zapotlanejo tuvo un TPD de 31,758 vehículos e ingresos por \$567.6<sup>8</sup> millones. Los ingresos aumentaron a una TACC de 7.5% en el periodo de 2000 a 2013. Por su parte el TPD ha crecido a una TACC de 3.3% en el periodo 2000 a 2013.

(b) Autopista Maravatío - Zapotlanejo

Esta autopista está compuesta de cuatro carriles, con una longitud total de 309.7 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 y Jalisco. Adicionalmente, forma parte de la ruta más directa entre la Ciudad de México y Guadalajara, las dos mayores ciudades de México. La Autopista Maravatío - Zapotlanejo cuenta con cuatro plazas de cobro localizadas en Zinapécuaro, Panindícuaro, Ecuandureo y Ocotlán. Al cierre del 2013, tuvo un TPD de 7,873 vehículos e ingresos por \$1,414.1<sup>9</sup> millones. Los ingresos aumentaron a una TACC de 10.5% en el periodo de 2000 a 2013. Por su parte, el TPD ha crecido a una TACC de 5.2% en el periodo 2000 a 2013. En 2013 continuó beneficiándose de la entrada en operación en 2013 del segmento del Arco Norte que

<sup>7</sup> Según censo de población INEGI 2010.

<sup>8</sup> Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico.

<sup>9</sup> Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico.

discurre entre la Autopista México - Querétaro y Atlacomulco, y que actúa como vía alimentadora de la Autopista Maravatío - Zapotlanejo.

(c) Autopista 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 146.3 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 Cd. de México con Guadalajara. Al cierre del 2013, tuvo un TPD de 11,927 vehículos e ingresos por \$1,157.2<sup>10</sup> millones. Los ingresos aumentaron a una TACC de 10.7% en el periodo de 2000 a 2013. Por su parte el TPD ha crecido a una TACC de 5.3% en el periodo 2000 a 2013. Esta vía se vio notablemente beneficiada por la entrada en operación de la Autopista Lagos de Moreno – Villa de Arriaga, que mejora la conectividad de la red hacia el Norte del país. El incremento en el tráfico pesado fue particularmente significativo en esta vía, con un crecimiento del TPD de camiones del 9.5% respecto a 2012.

(d) Autopista León - Aguascalientes

Esta autopista de cuatro carriles comenzó operaciones en septiembre de 1992; cuenta con 108.2 km. después de que en 2009 se realizó la expansión correspondiente a los últimos 4.3 km. 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 2013, tuvo un TPD de 9,814 vehículos e ingresos por \$838.0<sup>11</sup> millones. Los ingresos aumentaron a una TACC de 10.5% en el periodo de 2000 a 2013. Por su parte el TPD ha crecido a una TACC de 5.4% en el periodo 2000 a 2013.

(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 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 al cierre del 2013 se situó en 19,262 vehículos e ingresos<sup>12</sup> por \$227.4 millones.

(f) Tramo carretero Querétaro - Irapuato

Este tramo carretero libre de jurisdicción federal está concesionado a la subsidiaria COVIQSA, cuenta con 93 km. 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 CONIPSA dan paso vehicular a gran número de transportistas que realizan actividades comerciales en las ciudades de Querétaro, Irapuato y La Piedad, además de regiones como el norte de León, el sur de Morelia, el occidente de Guadalajara y el oriente de la Ciudad de México. Su adquisición por parte de la Compañía se dio en el mes de septiembre del año 2011. El TPD al cierre del 2013 se situó en 35,013 vehículos e ingresos<sup>13</sup> por \$795.9 millones.

Tanto CONIPSA como COVIQSA fueron adquiridos por parte de la Compañía en el mes de septiembre del año 2011.

---

<sup>10</sup> Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico.

<sup>11</sup> Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico.

<sup>12</sup> Ingresos por servicios de peaje y servicios de operación.

<sup>13</sup> Ingresos por servicios de peaje y servicios de operación.

### I.2.3 Tráfico e Ingresos de peaje por concesión, servicios de peaje y servicios de operación

#### FARAC I

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:

**Tabla 2. Características de las Autopistas en Operación y de los Tramos Carreteros Libres de Peaje:**

Concesión	Tramo	Tipo de Activo	Ubicación	Longitud	TPD	Ingresos 2013 (1)	Inicio de Operaciones (2)	Término de Concesión
FARAC I	Guadalajara- Zapotlanejo	Autopista	Jalisco	26.0	31,758	567.6	1994	2037
FARAC I	Maravatio- Zapotlanejo	Autopista	Jalisco y Michoacán	309.7	7,873	1,414.1	1993	2037
FARAC I	Zapotlanejo- Lagos	Autopista	Jalisco	146.3	11,927	1,157.2	1991	2037
FARAC I	León- Aguascalientes	Autopista	Aguascalientes Guanajuato y Jalisco	108.2	9,814	838.0	1992	2037
<b>Subtotal (3)</b>				<b>590.2</b>	<b>10,208</b>	<b>3,976.9</b>		
COVIQSA	Querétaro- Irapuato	Libre	Querétaro y Guanajuato	93.0	35,013	795.9	2011	2026
CONIPSA	Irapuato- La Piedad	Libre	Querétaro Guanajuato y Michoacán	73.5	19,262	227.4	2009	2025
<b>Subtotal (3)</b>				<b>166.5</b>	<b>28,060</b>	<b>1,023.3</b>		

(1) Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico (FARAC I)

(1) Ingresos por servicios de peaje y servicios de operación (CONIPSA y COVIQSA)

(2) Antes de ser adquiridas por RCO, las Autopistas pertenecían al Gobierno Mexicano, quien también las operaba. Los Tramos Carreteros Libres eran propiedad de EMCA, quien también las operaba.

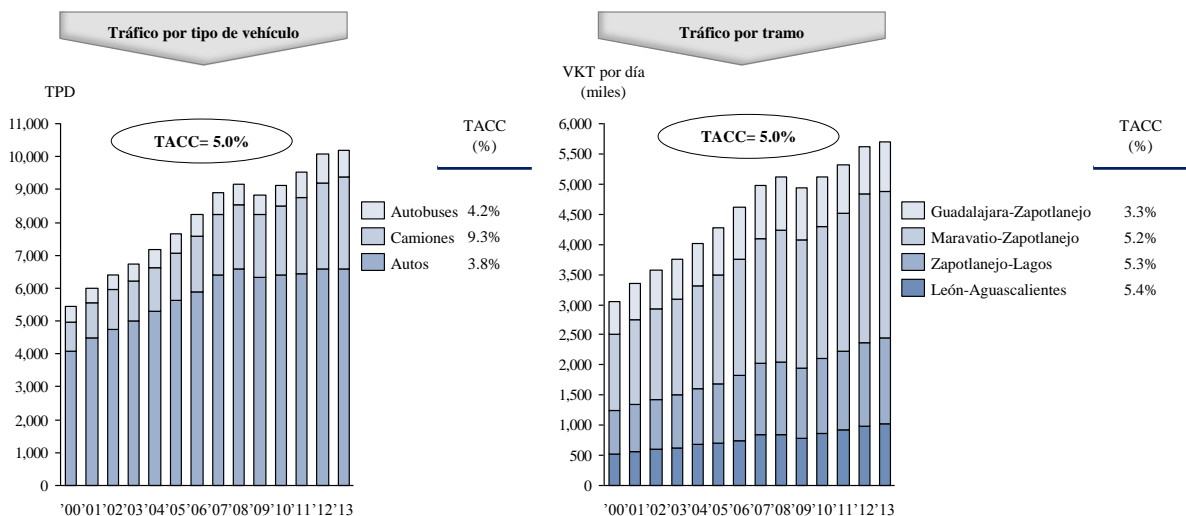
(3) El subtotal de TPD está compuesto de la suma promedio ponderada del TPD de acuerdo al número de kilómetros de cada tramo carretero.

El crecimiento en TPD de las Autopistas en Operación en 2013 respecto al cierre del 2012 fue de 1.4%, el crecimiento de 2012 respecto al cierre del 2011 fue de 5.7% y el crecimiento del 2011 respecto a 2010 fue de 4.2%.

El tráfico de carga fue el que más contribuyó al crecimiento en 2013, con un crecimiento del 7.7% respecto a 2012, frente al decremento de 0.5% de autos y al 3.0% de autobuses.

En el Gráfico 1 se muestra el Tráfico Promedio Diario (TPD) de las Autopistas en Operación, según el tipo de vehículo y el tramo.

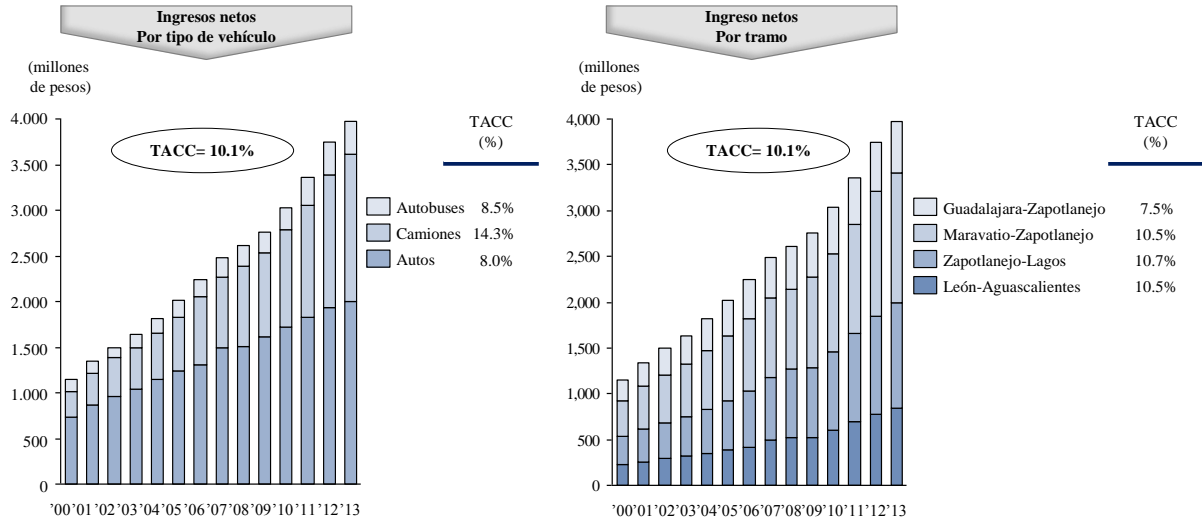
**Gráfico 1. Tráfico Promedio Diario**



Como se muestra en el Gráfico 1, los automóviles contribuyen con la mayor parte del TPD, situándose al finalizar el 2013 en el 64.3% de la totalidad del TPD de la red de FARAC I, mientras que los camiones contribuyen con un 27.5% y los autobuses representan el 8.2% restante.

El Gráfico 2 muestra el comportamiento de los ingresos por peaje de las Autopistas al amparo de FARAC I en los últimos 13 años.

**Gráfico 2. Ingreso histórico de las Autopistas al amparo de FARAC I (millones de Pesos)<sup>14</sup>**



Por su parte, los ingresos de las Autopistas en Operación (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, así como de la implementación de estrategias operativas. El incremento en ingresos registró una TACC de 10.1% del año 2000 al 2013, situándose al cierre de 2013 en \$3,976.9<sup>15</sup> millones, lo que representa un incremento de 6.0% respecto a 2012.

### CONIPSA

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2013, el TPD en la carretera de Irapuato - La Piedad tuvo un decremento de 1.3%, el cual fue de 19,262 vehículos, en comparación con el año 2012 en el que el TPD fue de 19,522 vehículos.

Los ingresos de CONIPSA por concepto de servicios de peaje y servicios de operación fueron de \$227.4 millones y representaron un crecimiento de 1.8% respecto a 2012 en que la cifra fue de \$223.3 millones.

### COVIQSA

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2013, el TPD en la carretera de Querétaro - Irapuato fue de 35,013 vehículos, el cual tuvo un incremento de 3.5%, en comparación con el año 2012 en el que el TPD fue de 33,839 vehículos.

<sup>14</sup> Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico.

<sup>15</sup> Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico.

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

Tramo carretero libre de peaje	Longitud	TPD		Ingresos 2013 (1)	Crecimiento (%)
		2013	2012		
Querétaro - Irapuato	93	35,013	33,839	795.9	3.47%
Irapuato - La Piedad	73.5	19,262	19,522	227.4	(1.33%)
<b>Total (2)</b>	<b>73.5</b>	<b>28,060</b>	<b>19,522</b>	<b>1,023.3</b>	<b>43.74%</b>

(1) Ingresos por servicios de peaje y servicios de operación.

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

Los ingresos por servicio de peaje y operación en el año 2013 se situaron en \$795.9 millones por parte de COVIQSA, lo cual representó un crecimiento de 15.4% respecto a 2012, en el que fue de \$689.2 millones.

#### 1.2.4 Resumen de situación financiera

La información financiera seleccionada correspondiente a los ejercicios 2013, 2012 y 2011 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.

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

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

(miles)	Por los años terminados el 31 de diciembre de:		
	2013	2012	2011
Total ingresos de peaje y otros ingresos de concesión *	5,072,825	4,716,252	3,734,349
Utilidad de operación	3,241,876	2,710,825	2,068,518
UAFIDA	4,323,859	3,778,068	2,898,806
Gastos por intereses	4,803,602	4,208,912	3,219,187
Utilidad (pérdida) neta consolidada del periodo	(445,445)	(703,108)	(515,874)
Margen neto **	(8.8%)	(14.9%)	(13.8%)
Efectivo y equivalentes de efectivo	5,215,836	3,091,927	1,825,129
Activo intangible por concesión	44,606,648	45,359,981	46,147,217
Deuda a largo plazo	33,743,385	31,342,992	29,296,986
Capital contable	19,941,834	19,069,607	20,418,463

\* Total ingresos de peaje y otros ingresos de concesión excluyendo Ingresos por Construcción

\*\* Márgenes con base en el total ingresos por peaje y otros ingresos por concesión

	Por los años terminados el 31 de diciembre de:		
	2013	2012	2011
Ingresos de peaje por concesión .....	4,005,977	3,781,986	3,387,972
Costo del peaje electrónico.....	29,076	31,624	24,143
Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico..	3,976,901	3,750,362	3,363,829

	Por los años terminados el 31 de diciembre de:		
	2013	2012	2011
Utilidad de operación.....	3,241,876	2,710,825	2,068,518
Amortización del activo intangible por concesión.....	1,080,993	1,065,948	828,126
Depreciación.....	989	1,295	2,162
UAFIDA.....	4,323,859	3,778,068	2,898,806
Provisión de mantenimiento mayor.....	275,972	407,924	256,374
UAFIDA ajustada.....	4,599,831	4,185,992	3,155,180

## **I.2.5 Descripción del plan de negocios**

RCO ha definido y está implementando una estrategia orientada a:

1. Expandir la base de ingresos.
2. Mejorar la conectividad de las Autopistas.
3. Mejorar las eficiencias operacionales.
4. Mejorar los servicios de carretera.
5. Fortalecer aún más la cobranza efectiva del peaje.

RCO busca constantemente expandir la base de ingresos por medio de iniciativas de mercadotecnia y venta, tales como campañas publicitarias tanto para los actuales como para los potenciales usuarios de las Autopistas en Operación, considerando usuarios en específico (transportistas de carga, compañías logísticas, compañías de transporte de pasajeros, etc.). Estas iniciativas incluyen un programa de señalización inductiva, que tiene como propósito incrementar la captura de tráfico, facilitando que los usuarios encuentren las rutas de RCO desde poblaciones dentro del área de influencia y/u orígenes-destino de la red RCO. Al cierre de 2013, RCO cuenta con un parque de más de 500 señales inductivas.

Dentro del renglón de venta directa, RCO cuenta con un programa para transportistas que tiene por objeto incrementar la participación vehicular de los camiones y los autobuses dentro de la mezcla vehicular de sus aforos. Durante 2013 continuaron los esfuerzos de difusión y promoción para la Autopista Maravatío - Zapotlanejo como la alternativa más rápida entre Guadalajara y la Ciudad de México (incluyendo el uso del Arco Norte como puente clave para conectar con el norte de Cd. de México y con el Sureste del país). Además, se promueven activamente las Autopistas León - Aguascalientes y Zapotlanejo - Lagos como las mejores alternativas de conectividad entre la región del Bajío y el Occidente.

Por lo que se refiere a Servicios Auxiliares, RCO ha incrementado la oferta de los mismos y mejorado la calidad e imagen de los existentes. Es por ello que al cierre de 2013, cuenta 17 estaciones de servicio o gasolineras con áreas de descanso. Por lo que hace a restaurantes y tiendas, cuenta con alternativas en dos modalidades: Algunos negocios operados directamente por RCO (principalmente dentro del Derecho de Vía) y algunos más operados por terceros. Los negocios operados por RCO incluyen 2 tiendas de conveniencia y 1 cafetería, todas bajo la marca propia Área 24/7; opera 6 restaurantes Subway, 1 restaurante Deli Tacos, 1 establecimiento de helados Yogen Früz y se concretó la apertura de 3 franquicias Papa John's que se prevé comiencen operaciones durante el mes de abril de 2014. Los negocios operados por terceros incluyen 16 tiendas de conveniencia y 2 restaurantes Subway. Además, todas las plazas de cobro han sido dotadas de servicios sanitarios en óptimas condiciones de limpieza las 24 horas del día.

Se cuenta adicionalmente con el servicio de asistencia vial denominado "Ángeles Viacorta" el cual consiste en unidades con equipamiento mecánico completo y cuyo equipo está integrado por mecánicos calificados que prestan apoyo en sitio o ayudan a contactar con servicios complementarios como grúas, cuando el caso lo amerita.

Como parte también de servicios al usuario, RCO cuenta con un sistema de facturación electrónica el cual además de ayudar a los usuarios a cumplir con las regulaciones fiscales vigentes, ha sido mejorado para disminuir tanto el tiempo de facturación como la carga administrativa del proceso.

Al respecto de las iniciativas para incrementar la eficiencia operativa, la seguridad y disminuir los comportamientos ilegales en las Autopistas en Operación, durante el ejercicio 2013 se han continuado los programas tanto de formalización de accesos irregulares, instalación en las plazas de cobro de sistemas que minimizan las posibilidades de fraude e incrementan el control sobre los ingresos, así como la mejora de condiciones de seguridad para asegurar que las acciones de mantenimiento rutinario y conservación estén alineadas con el plan maestro de seguridad.

Mayor detalle sobre el Plan de Negocios de RCO en la sección II.2.2 "Canales de Distribución" del presente Reporte Anual.

## **I.3 Factores de riesgo**

Los factores de riesgo inherentes a RCO aquí mencionados son enunciativos más no limitativos hasta el punto en que actualmente son conocidos por la Concesionaria. Aquellos que a la fecha del presente Reporte Anual se desconocen, o aquellos que no se consideran actualmente como relevantes, 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, sobre el pago de los Certificados Bursátiles.

### **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 CONIPSA y el Título de Concesión COVIQSA son los activos más importantes de RCO y de sus subsidiarias. Particularmente, el Título de Concesión FARAC I es el principal activo de RCO, y no sería posible continuar operando en la forma en la que lo ha hecho hasta la fecha sin el mismo.

La vigencia del Título de Concesión FARAC I concluye el 3 de octubre de 2037; por su parte, el Título de Concesión CONIPSA y el Contrato PPS respectivo, concluyen el 12 de septiembre de 2025, y el Título de Concesión COVIQSA y el Contrato PPS respectivo concluyen el 21 de junio de 2026. Es importante señalar que, en caso de que cualquiera de las concesiones termine, RCO no puede asegurar que el Gobierno Federal otorgue una prórroga de la concesión respectiva, o que dicha prórroga sea otorgada en los mismos términos.

En términos del Título de Concesión FARAC I, el Título de Concesión CONIPSA 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, los cuales son, entre otros, los siguientes:

- (i) El vencimiento del plazo establecido en el título o de la prórroga que se hubiera otorgado;
- (ii) La renuncia del titular;
- (iii) 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 SCT;
- (iv) El rescate;
- (v) La desaparición del objeto o de la finalidad de la concesión;
- (vi) La liquidación del concesionario;
- (vii) 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 SCT. 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 SCT; (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 IV.3.1), del Presidente del Consejo de Administración o del 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 usuarios, de terceras personas o de los bienes que formen parte de las Autopistas y de los Tramos Carreteros Libres;
- (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 SCT dentro de sus atribuciones legales; y
- (ix) Por resolución de la Comisión Federal de Competencia Económica en caso de que RCO incurra en prácticas monopólicas.

Por otra parte, el Título de Concesión CONIPSA y el Título de Concesión COVIQSA establecen las siguientes causas de terminación adicionales.

- (i) El mutuo acuerdo entre el concesionario y la SCT;
- (ii) La suspensión definitiva de la concesión, declarada por la SCT 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.

La Concesión CONIPSA y la Concesión COVIQSA son instrumentos vinculados a los Contratos PPS respectivos, por lo que en caso de terminación de las concesiones, 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 CONIPSA o de la Concesión COVIQSA, según corresponda.

RCO no puede asegurar que el Gobierno Federal de México no terminará anticipadamente la Concesión FARAC I, la Concesión CONIPSA o la Concesión COVIQSA 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 SCT, 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. Por otra parte, en caso de que la Concesión CONIPSA o la Concesión COVIQSA terminen anticipadamente, 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 la terminación.

El riesgo específico para los inversionistas en caso de que suceda la terminación anticipada del Título de Concesión FARAC I, el Título de Concesión CONIPSA 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.

### **1.3.1.2. 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. Por su parte, en caso de rescate de la Concesión CONIPSA o de la Concesión COVIQSA, se deberá considerar, entre otros factores, el valor del capital y de los trabajos efectuados sobre los tramos carreteros concesionados. 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.

Las concesiones de RCO y de sus subsidiarias 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 por causas imputables a la Concesionaria, no corresponde indemnización alguna. En caso de revocación de la Concesión CONIPSA y 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.

### **I.3.1.3. Daños por Caso Fortuito o Fuerza Mayor**

Las Autopistas y los Tramos Carreteros Libres 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 SCT revisará la afectación sufrida con base en el Título de Concesión FARAC I a efecto de determinar las consecuencias y/o compensar las pérdidas que ello pudiese haber causado.

Por su parte, la Concesión CONIPSA o la Concesión COVIQSA también pueden verse afectadas por un evento de caso fortuito o de fuerza mayor (incluyendo desastres naturales, bloqueos o manifestaciones sociales) que restrinjan o interrumpan sus operaciones. No es posible asegurar que la SCT 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.

## **I.3.2. Riesgos relacionados con el negocio de RCO**

### **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, constituyan y 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 SCT 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. En dicho caso, dentro de los primeros cuatro años contados a partir del inicio de la vigencia de la Concesión FARAC I (es decir, a partir del 4 de octubre de 2007 y hasta el 4 de octubre de 2011), la Concesionaria podía solicitar a la SCT medidas compensatorias por la disminución en los ingresos de la Concesión FARAC I derivada de la operación de la nueva concesión, o de la construcción de nuevas carreteras libres, sujeto a las condiciones que se señalan en el Título de Concesión FARAC I.

En relación a este punto, la SCT realizó un proceso de licitación denominado "Pacífico Sur", el cual incluye un macro libramiento de Guadalajara. Este proyecto contempla una nueva configuración en la interconexión con la Autopista Zapotlanejo – Lagos de Moreno y la Autopista Maravatío - Zapotlanejo. Dicho proyecto fue adjudicado en agosto de 2011 y debido a que el proyecto presentado en la licitación fue distinto a lo considerado inicialmente por la SCT, se estima que dicha diferencia podría tener un efecto adverso en el flujo de tráfico de las Autopistas y por tanto se acordó con la SCT la metodología del cálculo de la afectación, quedando pendiente el mecanismo de compensación hasta que se dé el entronque con las Autopistas.

Es posible que las medidas compensatorias no sean suficientes para compensar las disminuciones en los ingresos de RCO que pudiera implicar dicha interconexión. Derivado de lo anterior y de la posibilidad existente 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 aumentar anualmente los niveles de las cuotas de peaje por un monto máximo equivalente a la variación anual del INPC, o antes en caso de que la inflación acumulada sea igual o mayor a 5.0%, sujeto a la previa autorización previa de la SCT. Adicionalmente, la Concesionaria puede revisar con la SCT las tarifas máximas cada cinco años para mantener o restablecer, en su caso, el equilibrio económico del Título de Concesión FARAC I.

Durante el 2013 se llevaron a cabo dos modificaciones extraordinarias a las tarifas, las cuales se relacionan con los programas de residentes el Cortijo y El Vado; dichas modificaciones se llevaron a cabo a partir del 15 de abril de 2013 y 12 de agosto 2013 respectivamente. Mayor detalle en la sección 1.3.5.10.

No obstante, RCO no puede asegurar que los incrementos a las tarifas le permitirán compensar los incrementos en sus costos y gastos.

### **1.3.2.3. Inflación**

Como se mencionó anteriormente, el Título de Concesión FARAC I permite a RCO aumentar los niveles de las cuotas de peaje 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 y una inflación considerable podría afectar los resultados financieros de RCO.

### **1.3.2.4. Incrementos en los costos de o retrasos en la construcción, incluyendo retrasos en la liberación de Derecho de Vía relacionados con la Concesión FARAC I**

RCO podría sufrir demoras o 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 de la Concesión FARAC I. RCO no puede asegurar que el Gobierno Federal accederá a modificar o prorrogar dicha Concesión FARAC I. Las demoras podrían ocasionar incumplimientos a los términos de ciertos financiamientos. Demoras en la construcción podrían a su vez demorar el inicio de la construcción de los proyectos y por lo tanto, la fecha a partir de la cual RCO comience a recibir ingresos derivados de dicho proyecto.

A la fecha, no se ha culminado el 100.0% de las Obras de Ampliación por causas que están fuera del control de la Concesionaria y, por lo tanto, no son imputables a la misma. Algunos ejemplos de dichos retrasos son la falta de liberación del Derecho de Vía y la falta de obtención de permisos por parte de la SCT. Conforme al Título de Concesión FARAC I, la Concesión FARAC I podría darse por terminada de forma anticipada únicamente por retrasos o incumplimientos al mismo, imputables a RCO.

### **1.3.2.5. Fluctuación de la tasa de interés**

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

RCO celebra Contratos de Cobertura de tasas de interés para cubrir su deuda, 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 a corto plazo, podrían dificultar la capacidad de la Compañía para hacer frente a sus obligaciones a su vencimiento.

### **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, 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 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 y comportamientos ilegales**

Los ingresos de RCO se pueden ver afectados por la utilización de accesos irregulares por parte de los usuarios de las Autopistas, o bien por aquellos que evadan el pago de peajes. Lo anterior podría afectar los resultados financieros de RCO. Como estrategia, durante el 2013 RCO colocó 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 podrían incrementar el riesgo de 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, operación, 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 Cambio climático e Incremento en la Regulación 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, entre otros objetivos, el de (i) regular las emisiones de gases y compuestos de efecto invernadero para estabilizar sus concentraciones en la atmósfera de forma que no afecten el sistema climático considerando lo previsto en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático y disposiciones derivadas de la misma; (ii) fomentar la educación, investigación, desarrollo y transferencia de tecnología e innovación y difusión en materia de adaptación y mitigación al cambio climático; y (iii) promover la transición hacia una economía competitiva, sustentable y de bajas emisiones de carbono.

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 (GEI). En la medida en que una reversión de este crecimiento o la implementación de acciones tendientes a reducir el consumo energético en el sector transporte generaren un menor aforo en las Autopistas, 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.

Asimismo, el 7 de junio de 2013 fue publicada en el Diario Oficial de la Federación la Ley Federal de Responsabilidad Ambiental, misma que establece por un lado 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 y, por el otro, 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 resultaría en una responsabilidad pecuniaria. Dicha situación podría tener un impacto negativo en la situación económica y resultados de la Compañía.

#### **I.3.2.17. Cambio en los términos de las relaciones laborales de RCO**

A pesar de que RCO considera que actualmente mantiene buenas relaciones con sus empleados, el surgimiento de conflictos laborales futuros puede tener un efecto negativo sobre sus resultados de operación.

#### **I.3.2.18. 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.

#### **I.3.2.19. 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 SCT. Las posibles limitaciones en la flexibilidad de RCO podrían afectar los resultados de operación de RCO.

#### **I.3.2.20. 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 a la legislación aplicable a RCO podría afectar los resultados de operación de RCO.

#### **I.3.2.21. Reformas a la legislación ambiental**

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.

#### **I.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. Las posibles limitaciones en la flexibilidad de RCO podrían afectar los resultados de operación de RCO.

#### **I.3.2.23. Riesgos relacionados con CONIPSA y COVIQSA**

A diferencia de la Concesión FARAC I, a través de la cual RCO opera, explota, conserva y mantiene autopistas de peaje, el esquema de la Concesión COVIQSA y de la Concesión CONIPSA está basado en Tramos Carreteros Libres de Peaje, sin embargo, dichas concesiones incorporan el derecho exclusivo a favor del concesionario para suscribir con el Gobierno Federal un Contrato PPS en los tramos concesionados. Dicho esquema considera la recuperación de la inversión del concesionario mediante el cobro a la SCT 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 la Concesión CONIPSA y en la Concesión COVIQSA. Por lo anterior, cualquier fluctuación en el nivel de tráfico en la Concesión CONIPSA o en la Concesión COVIQSA, puede afectar los ingresos de dichas subsidiarias, 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 la Concesión CONIPSA o a la Concesión COVIQSA, condiciones de seguridad o el surgimiento de nuevas alternativas de transporte que compitan con CONIPSA o COVIQSA, como trenes u otros proyectos carreteros en el área de influencia de ésta, entre otros.

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

#### **I.3.2.24. Una parte importante de los ingresos de RCO derivan de la operación de una Autopista**

El 35.6% de los ingresos de RCO durante el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2013 derivaron de la operación de la Autopista Maravatio - Zapotlanejo, cuya extensión es de 309.7 kilómetros e interconecta algunas de las principales ciudades de Michoacán y Jalisco. Cualquier acción gubernamental que tuviere un efecto negativo en la Concesión FARAC I, una recesión en esta región de México, un desastre natural o cualquier otro evento pudiere tener un efecto adverso en los niveles de tráfico en esta Autopista, además de poder presentar un efecto significativo adverso en la situación financiera y resultados de operación de RCO.

#### **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**

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.

### **I.3.3 Riesgos relacionados con contratos**

#### **I.3.3.1. Contratos de Operación**

Al amparo de los Contratos de Operación respectivos, ICA es la entidad que presta la mayor parte del personal sustantivo para la operación de las Autopistas y de los Tramos Carreteros Libres, por lo que los ingresos que percibe RCO dependen directamente de la actuación de ICA como Operador y específicamente de su personal. Como consecuencia de lo anterior, en caso de que ICA sufra una huelga u otro tipo de problema, laboral o de otra índole, podrían verse afectados los resultados de operación de RCO.

#### **I.3.3.2. 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 hubiere, 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.3.3.3. 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.3.3.4. 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.

#### **1.3.3.5. 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. Pudieren presentarse conflictos de interés para la Compañía al tomar decisiones sobre la ejecución o la presentación de demandas contra sus Partes Relacionadas con motivo del incumplimiento de cualquiera de sus contratos con la Compañía.

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

#### **1.3.3.6. Instrumentos financieros derivados**

De conformidad con lo mencionado anteriormente, 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. Por política de control interno, la contratación de derivados es responsabilidad de las áreas de finanzas y administración de RCO.

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.

Por su parte, las instituciones financieras con las cuales se tienen contratados dichos instrumentos, son instituciones globales con un respaldo financiero aceptable y amplio prestigio en el giro, y aunque no se puede asegurar que esta característica se mantendrá a lo largo de la vida de los instrumentos, a la fecha del presente Reporte Anual no existe señal alguna que manifieste algún cambio en esta condición.

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.

#### **1.3.3.7 Refinanciamiento de Créditos Preferentes bancarios**

La Compañía tiene vencimientos de pasivos bancarios importantes en el año 2018, por lo que ha diseñado y se encuentra ejecutando una estrategia de refinanciamiento. No obstante ello, no es posible asegurar que la Compañía tendrá la posibilidad de refinanciar los vencimientos de su deuda a costos adecuados o de acuerdo con dicha estrategia. De no existir esta posibilidad la situación financiera de la Compañía podría verse comprometida.



### **I.3.4 Cancelación de registro de acciones**

La CNBV tiene la facultad de cancelar la inscripción de las acciones de RCO en el RNV, en los supuestos y conforme a los términos establecidos en el Capítulo V del Título IV de la LMV (tanto por la comisión de infracciones graves o reiteradas a la LMV como por la falta de satisfacción de los requisitos de mantenimiento correspondientes). De cancelarse dicha inscripción y requerirlo la CNBV, RCO podría verse obligada a realizar una oferta pública de compra a los accionistas que no formen parte del grupo de control, podría quedar sujeta a la restricción de colocar nuevamente valores entre el público inversionista hasta que transcurra un año contado a partir de la cancelación correspondiente y deberá adoptar la modalidad de sociedad anónima o bien de sociedad anónima promotora de inversión.

### **I.3.5 Riesgos relacionados con México y el extranjero**

#### **I.3.5.1. Condiciones económicas adversas del negocio, situación financiera y resultados de su 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.

#### **I.3.5.2. La debilidad de la economía mexicana y en particular la de los estados de Michoacán, Jalisco, Guanajuato, Querétaro 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, Jalisco, Guanajuato, Querétaro y Aguascalientes, donde se ubican las Autopistas y los Tramos Carreteros Libres. Históricamente, México ha experimentado periodos dispares de crecimiento económico. Durante 2013, México presentó un crecimiento limitado de 1.1%<sup>16</sup> del PIB en comparación con el 2012, el cual se encontró por debajo de las estimaciones de 1.2% y 1.3% realizadas por Banxico y la SHCP respectivamente, lo anterior se debe principalmente a: (i) el bajo crecimiento de la economía estadounidense en la primera mitad del año, la cual afectó la demanda de exportaciones de México, (ii) desaceleración en el cuarto trimestre de la actividad industrial, (iii) fuerte caída del sector de construcción de vivienda, (iv) cautela de los gastos de los consumidores y (v) la inseguridad y situación política en el estado de Michoacán.

De acuerdo al INEGI, el PIB de México disminuyó en 4.7% durante 2009, una de las más grandes caídas desde 1932. A pesar de los modestos aumentos en el PIB durante 2011, 2012 y 2013, 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. La inflación fue de 3.8%, 3.6% y 4.0% durante 2011, 2012 y 2013, respectivamente.

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.

#### **I.3.5.3. Pagos bajo los Contratos PPS**

En virtud de que las contraprestaciones que paga la SCT a CONIPSA y a COVIQSA bajo los Contratos PPS son su principal fuente de ingresos, cualquier crisis financiera del Gobierno Federal podría afectar sustancialmente los

---

<sup>16</sup> Fuente: INEGI.

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 SCT para el cumplimiento de sus obligaciones bajo los Contratos PPS.

#### **1.3.5.4. Inseguridad**

Recientemente México ha atravesado periodos de violencia y crimen por la actividad delictiva de los carteles de drogas. 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.

En el caso particular del Estado de Michoacán, el incremento significativo en la delincuencia organizada, el surgimiento de los denominados “grupos de autodefensa” y la incapacidad del gobierno local de garantizar condiciones adecuadas de gobernabilidad y seguridad para sus habitantes, dieron lugar a la intervención del Gobierno Federal a través de la Comisión para la Seguridad y el Desarrollo Integral del estado y la designación por parte de la Secretaría de Gobernación de un comisionado para la Seguridad y Desarrollo Integral de Michoacán. Las antedichas condiciones de inseguridad son susceptibles de impactar el aforo vehicular en las Autopistas y Tramos Carreteros Libres y, dado que no es posible garantizar que las iniciativas gubernamentales tendrán el efecto esperado en el corto plazo, de mantenerse o agravarse los índices delictivos en la región podrían generarse efectos adversos para el negocio, resultados de operación y situación financiera de RCO.

#### **1.3.5.5. 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 o tramos carreteros libres 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.

En particular, el 1° de abril de 2013 el Ejecutivo Federal promulgó la Nueva Ley de Amparo, misma que entró en vigor el 3 del mismo mes y año y modifica diversas características importantes de este mecanismo de protección constitucional como son el interés requerido para su promoción y los supuestos en los que es dable conceder la suspensión del acto reclamado. No es posible asegurar que esta nueva ley no cambiará la forma en la que la Compañía podría hacer uso de, o estar sujeta a, este recurso, ni que la misma no tendrá un efecto adverso en la manera como la Compañía conduce actualmente sus negocios.

#### **1.3.5.6. 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 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.

Como persona moral contribuyente en México, RCO se encuentra sujeta al régimen común del ISR y, hasta el 31 de diciembre de 2013, se encontraba sujeta al pago del Impuesto Empresarial a Tasa Única (IETU).

La tasa de ISR para el 2012 y 2013 fue de 30.0%. La tasa vigente del IETU durante 2013 fue de 17.5%. El impuesto a la utilidad causado durante el ejercicio 2013 fue el que resultara mayor entre el ISR y el IETU.

En diciembre de 2013 se publicaron reformas fiscales aplicables para 2014, las cuales derogan el IETU y mantienen la tasa de ISR al 30%.

### **I.3.5.7. Reformas a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF)**

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 podrán presentar sus estados financieros bajo NIIF con anterioridad al 1 de enero de 2012, siempre que se informe por escrito de tal situación a la CNBV y a la BMV.

En términos de lo anterior, RCO adoptó anticipadamente las NIIF para la preparación de sus estados financieros a partir del 1 de enero de 2011, siendo su fecha de transición el 1 de enero de 2010. Para mayor información sobre los efectos financieros de la adopción se puede referir a la Sección III.6.3 del presente Reporte Anual.

RCO no tiene certeza que las normas financieras vigentes al 31 de diciembre de 2013, continuarán siendo vigentes o que no habrá reformas en ciertas normas dentro de las NIIF que deriven en la necesidad de RCO de volver a reformular su información financiera y que, por tanto, se modifiquen los rubros integrantes de la misma.

### **I.3.5.8. Retrasos en los procedimientos para obtener autorizaciones gubernamentales**

El cumplimiento del objeto social de RCO, 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 o resultados favorables en dichos procedimientos administrativos podría afectar los resultados de operación de RCO

### **I.3.5.9. 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 subcontratistas 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, incrementar o refinanciar sus programas de crédito actuales en términos favorables o del todo. Esto podría afectar en forma negativa la liquidez, las actividades y los resultados de operación de RCO.

Por otra parte, el vencimiento hasta 2018 de los Créditos Preferentes bancarios de FARAC I, le proporciona a RCO tiempo para explorar distintas alternativas de refinanciamiento. No obstante lo anterior, el plazo hasta el vencimiento de las obligaciones derivadas de los Créditos Preferentes bancarios, genera riesgos de refinanciamiento que podrían afectar los resultados financieros de RCO.

### **I.3.5.10. 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, de tiempo en tiempo, han bloqueado la entrada a dichas plazas de cobro. A fin de resolver estos conflictos, durante el 2013 se llevaron a cabo los siguientes programas de residentes:

- *El Cortijo*: se otorgó un descuento tarifario del 100% aplicable a los vehículos propiedad de los residentes de la zona, además de una modificación tarifaria promedio de 0.5% a todas las Autopistas a excepción de Guadalajara - Zapotlanejo, aplicable a partir del 15 de abril 2013.
- *El Vado*: se realizó la construcción de los retornos a desnivel El Vado ubicados en el km. 11+100 y 12+900 de la Autopista Guadalajara - Zapotlanejo, a cambio de realizar una modificación tarifaria promedio de 3.7% a la Plaza de Cobro La Joya, la cual se llevó a cabo a partir del 12 de agosto de 2013.

RCO no puede asegurar que dichos acuerdos 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.

### I.3.5.11. Los acontecimientos en otros países pueden tener un efecto adverso en la Compañía

Las condiciones económicas y de mercado en otros países podrían, en distintos grados, afectar el valor de mercado de valores de compañías mexicanas. A pesar de que las condiciones económicas en otros países pueden diferir significativamente de las de México, las reacciones de los inversionistas a los acontecimientos en otros países pueden tener un efecto significativo adverso en el valor de mercado de los valores de compañías mexicanas, incluyendo los de RCO.

En adición, las condiciones económicas en México se encuentran cada vez más ligadas a las de los Estados Unidos como resultado de la celebración del Tratado de Libre Comercio de América del Norte ("TLCAN") y la creciente actividad económica entre los dos países, lo cual se incrementó durante la crisis económica que afectó a los Estados Unidos. RCO está expuesto a cambios o renegociaciones del TLCAN que podrían afectar a la economía mexicana. La economía mexicana continúa estando fuertemente influenciada por la de los Estados Unidos y, en consecuencia, la terminación del TLCAN u otros eventos relacionados, así como el deterioro continuo en las condiciones económicas o retrasos en la recuperación de los Estados Unidos podrían obstaculizar la recuperación de México. RCO no puede asegurar que los eventos en los mercados de otros países emergentes, en los Estados Unidos o en cualquier otro lugar no tendrán un efecto significativo adverso en su negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

### I.4 Otros valores

En adición a las 28,715,021,303 acciones ordinarias, nominativas, sin expresión de valor nominal, divididas en 55,352 Acciones Serie "A" representativas de la parte fija sin derecho a retiro y 20,105,331,151 Acciones Serie "A" y 8,609,634,800 Acciones Serie "B", representativas de su capital variable, la Compañía cuenta con los siguientes valores inscritos en el RNV:

<b>Tipo de valor</b>	Certificados Bursátiles	Certificados Bursátiles
<b>Clave de pizarra:</b>	"RCO 12"	"RCO 12U"
<b>Plazo:</b>	5,443 días	7,270 días
<b>Fecha de emisión:</b>	14 de septiembre de 2012	14 de septiembre de 2012 (emisión original) 27 de junio de 2013 (reapertura)
<b>Fecha de vencimiento:</b>	10 de agosto de 2027	10 de agosto de 2032
<b>Monto total de la emisión:</b>	\$2,841'000,000.00 M.N.	1,102,518,200 UDIs (emisión original) 378,526,300 UDIs (reapertura)
<b>Denominación:</b>	Pesos	UDI
<b>Calificaciones:</b>	"mxAAA" por Standard & Poor's, S.A. de C.V. "AAA(mex)" por Fitch de México, S.A. de C.V.	
<b>Garantía:</b>	Parcial a primeras pérdidas por 6.5% del saldo insoluto de la emisión, por parte de Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C. ("Banobras")	

La Compañía ha entregado tanto a la CNBV como a la BMV la información trimestral y anual correspondiente de acuerdo con la LMV y demás disposiciones aplicables.

Los títulos representativos de los Certificados Bursátiles de la Compañía no confieren derecho alguno a sus tenedores ante un cambio de control de la emisora. No obstante 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.

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

Durante el ejercicio a que se refiere el presente Reporte Anual, RCO llevó a cabo el 27 de junio de 2013 la emisión de Certificados Bursátiles adicionales denominados en UDI por 378,526,300 de UDIs con vencimiento en 2032 y bajo la clave de pizarra "RCO 12U". Dichos certificados tienen una tasa de interés anual de 5.25% pagadera semestralmente y los recursos correspondientes fueron destinados por la Compañía al prepago de diversos pasivos bancarios resultando en el perfil de deuda que se contiene en el evento relevante de fecha 27 de junio de 2013.

Además, el 6 de agosto de 2013 se concretó la enajenación del 100% de las acciones Serie "A" por parte de CICASA y CONOISA a favor de un fondo administrado por Goldman Sachs con autorización de la SCT. A esta fecha, los fondos administrados por Goldman Sachs continúan manteniendo la mayoría del capital social de RCO. Para mayor detalle respecto a esta operación se recomienda consultar la Sección II.2.12 de este Reporte Anual.

## **I.6 Documentos de carácter público**

El inversionista podrá consultar el presente Reporte Anual en la página de Internet de RCO, en [www.redviacorta.mx](http://www.redviacorta.mx), en la página de la BMV: [www.bmv.com.mx](http://www.bmv.com.mx) y en la página de Internet de la CNBV, en la siguiente dirección: [www.cnbv.gob.mx](http://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 1592, piso 4, C.P. 44637, Guadalajara, Jalisco, teléfono (01 33) 3001 4700, o bien, en el correo electrónico [investor.relations@redoccidente.com](mailto:investor.relations@redoccidente.com).

Asimismo, RCO está obligada a divulgar información acerca de su situación financiera, así como de ciertos eventos relevantes por medio de la BMV, en cumplimiento de lo dispuesto en la LMV y las disposiciones legales aplicables; dicha información estará disponible en ese mismo centro de información.

## II. RCO

A continuación se presenta información detallada sobre el negocio de la Concesionaria por unidad de negocio (FARAC I, CONIPSA y COVIQSA).

### II.1. Historia y desarrollo de RCO

Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. 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 (Grupo GSIP, CICASA y CONOISA) 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 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. Esta transacción representa la más importante concesión de carreteras hasta la fecha.

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 Contrato 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 requiere la conversión a S.A.B. en un periodo de tres años. También en dicha fecha la Compañía estableció el Fideicomiso Emisor CKD a través de la BMV. El Fideicomiso Emisor CKD suscribió 8,506,000,000 acciones comunes Serie "B". Este fue el primer CKD emitido en el mercado bursátil mexicano y se mantiene como el mayor hasta la fecha. Subsecuentemente, el 5 de noviembre de 2009, GSIP e ICA suscribieron 2,597,400,000 acciones comunes Serie "A" por un precio de compra de aproximadamente \$2,000.0 millones. 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 a una Sociedad Anónima Bursátil, la cual requiere de los siguientes cambios principales de acuerdo con la LMV: (i) el cambio de una parte de su denominación de S.A.P.I.B. de C.V. a S.A.B. de C.V. (ii) el incremento de los miembros independientes del Consejo de uno a cinco para cumplir con el requisito de la ley mexicana de contar con al menos 25.0% de consejeros independientes; (iii) la creación de un Comité de Auditoría para apoyar al Consejo, con la totalidad de miembros independientes, así como de un Comité de Prácticas Societarias; (iv) la reducción del límite de interés mínimo para los accionistas para presentar reclamaciones civiles contra la administración del 15.0% al 5.0% y; (v) la adición de la obligación para los Comités del Consejo para permitir al Director General comunicar al mercado cuando las resoluciones del Consejo sean inconsistentes con las opiniones de los Comités en algún asunto en particular. Así, mediante resoluciones unánimes de fecha 25 de septiembre de 2012, los accionistas de RCO aprobaron las modificaciones a sus estatutos para reflejar los cambios previstos anteriormente, aprobando la CNBV la actualización de las acciones de la Compañía en el RNV el 22 de octubre de 2012. Las acciones de RCO fueron registradas en el Registro Nacional de Valores bajo número 3249-1.90-2012-003.

Posteriormente, el 6 de agosto de 2013 se concretó la enajenación por parte de CICASA y CONOISA del 100% de sus acciones Serie "A" en la Sociedad a favor de un fondo administrado por Goldman Sachs, obteniendo dicha enajenación la aprobación de la SCT con fecha 4 de julio de 2013. A la fecha del presente Reporte Anual, los fondos administrados por Goldman Sachs continúan manteniendo la mayoría del capital social de la Concesionaria.

Por otro lado el 22 de septiembre del 2011, RCO adquirió el 100.0% 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; COVIQSA y CONIPSA han celebrado contratos con el Gobierno Federal de acuerdo a los cuales la SCT ha accedido a hacer pagos por disponibilidad y por uso basados en el número de vehículos que usen las carretera (Contrato PPS).

Con un tramo carretero de 93 km. de longitud, 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, dicho tramo carretero libre de peaje de jurisdicción federal que se ubica en los Estados de Querétaro y Guanajuato.

CONIPSA es la concesionaria encargada de operar, conservar y mantener, por un periodo de 20 (veinte) años contados a partir del 12 de septiembre del 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 km. 76+520, en el entronque con el libramiento La Piedad de Cabadas, en el Estado de Guanajuato. La carretera Irapuato - La Piedad es un tramo de la carretera federal libre de peaje de 73.5 km. que está localizada en los Estados de Guanajuato y Michoacán, en México.

Adicionalmente, durante el 2013 se continuó con la estrategia de refinanciamiento de FARAC I mediante: (i) la emisión de Senior Notes con vencimiento en 2028, (ii) la emisión de Certificados Bursátiles adicionales denominados en UDI con vencimiento en 2032, y (iii) la contratación de un Crédito Simple con Banobras con vencimiento en 2032. Para mayor información consultar la sección III.3.1.1.

RCO de conformidad con sus estatutos sociales tiene una duración de noventa y nueve años a partir de su constitución y sus oficinas están ubicadas en Avenida Américas 1592, piso cuarto, C.P. 44637 en Guadalajara Jalisco, con teléfono (01 33) 3001 4700.

## **II.2 Descripción del negocio**

La Compañía constituye una de las mayores empresas propietarias de concesiones privadas de México. En conjunto con sus subsidiarias consolidadas CONIPSA y COVIQSA, la Compañía opera aproximadamente 756.7 kilómetros de carreteras. Substancialmente, 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 y los negocios relacionados a la explotación del Derecho de Vía.

### **Concesiones e Ingresos**

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, Tepatlilán, Zapotlanejo, León y Aguascalientes, en los estados de Michoacán, 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) tiendas de conveniencia y restaurantes operados en las Autopistas y (ii) cuotas que cobra a terceros que obtienen beneficios por negocios que operan en las Autopistas, tales como gasolineras, tiendas de conveniencia y empresas de servicios públicos, además de cuotas a terceros por permitirles construir y operar cruzamientos e instalaciones marginales como puentes, tuberías, líneas de transmisión y otra infraestructura en el Derecho de Vía. En 2013, los ingresos netos<sup>17</sup> se situaron en \$3,976.9 millones, un incremento de 6.0% respecto a 2012 en el cual se situaron en \$3,750.4 millones y 18.2% respecto a los \$3,363.8 millones registrados en 2011. Dichos ingresos netos representan aproximadamente el 78.4%, 79.5% y 90.1% del total de ingresos por peaje y otros ingresos de concesión<sup>18</sup> en los años que terminaron el 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011 respectivamente. En 2013, RCO generó \$44.5 millones en ingresos por uso Derecho de Vía y otros relacionados, un incremento de 104.5% respecto a \$21.8 millones registrados en 2012 y un 320.2% respecto a los \$10.6 millones registrados en 2011.

Para el año terminado el 31 de diciembre de 2013, el TPD para las Autopistas en Operación fue 10,208 vehículos, un incremento de 1.4% y 7.2% respecto a los 10,067 vehículos en 2012 y los 9,522 vehículos en 2011. Las Autopistas han experimentado aumentos sostenidos de tráfico vehicular durante la última década debido a, entre otros factores, el desarrollo económico de la región, así como por una serie de factores, entre los que se encuentran el mejor estado de conservación relativo de las Autopistas y el incremento de los autos y del transporte de mercancías por vías privadas, además de un flujo por empresas manufactureras del sector automotriz, sector de consumo, tecnología, semiconductores, transporte e industrias aeroespaciales. Dicho crecimiento se ha traducido en una TACC de 5.0% del año 2000 al 2013, el cual incluye un periodo precedente a la operación de la Compañía con las Autopistas.

<sup>17</sup> Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico

<sup>18</sup> Ingresos totales por peaje y otros ingresos de concesión: Ingresos totales menos ingresos por construcción de obras de ampliación y rehabilitación.

Los ingresos netos por peaje también han incrementado considerablemente como consecuencia de los aumentos en tráfico y aumentos en las tarifas, además del periodo que comienza el 3 de octubre de 2007 que es cuando la Compañía implementa sus estrategias operativas.

A través de sus subsidiarias CONIPSA y COVIQSA la Compañía también opera los Tramos Carreteros Libres de Peaje de jurisdicción federal concesionados que unen a La Piedad e Irapuato así como a Irapuato y Querétaro, en los estados de Michoacán, Guanajuato y Querétaro respectivamente. Estos tres estados contabilizaron aproximadamente 8.2% del PIB de México en el 2012 y 10.4% de la población de México de acuerdo al INEGI. La Compañía obtiene ingresos de los Tramos Carreteros Libres de Peaje a través de pagos por servicios de operación de la SCT 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 de acuerdo con las concesiones respectivas de CONIPSA y COVIQSA.

### Ventajas competitivas

- **Localización geográfica favorable de los activos de la compañía.** La red carretera concesionada a la Compañía se encuentra en una región de México que, en la pasada década, experimentó un crecimiento poblacional y un desarrollo económico importantes, incluyendo el establecimiento de empresas manufactureras del sector automotriz, sector de consumo, tecnología, semiconductores, transporte e industrias aeroespaciales. (De acuerdo con el INEGI, los estados donde se localizan las carreteras de la Compañía alcanzaron una TACC de crecimiento poblacional de 2000 a 2010 de 1.5% y una TACC de PIB de 2.0% del periodo del 2008 al 2012). Las autopistas de la Compañía conectan importantes ciudades en esta área de gran crecimiento, incluyendo las dos ciudades más pobladas del país de acuerdo con el censo de 2010, las cuales son la Ciudad de México y la Zona Metropolitana de Guadalajara (aproximadamente 20 millones y 6 millones de habitantes respectivamente). Adicionalmente, las carreteras de la Compañía se benefician por su cercanía con los puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas, ambos puntos claves de 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, dada la saturación actual del Puerto de Long Beach.
- **Constante crecimiento orgánico**<sup>19</sup>. Evidenciado por el tráfico e ingresos históricos de las Autopistas, las características favorables de la Compañía descritas anteriormente han provisto de un crecimiento sostenido a la red de caminos de la Compañía con una volatilidad limitada. El ingreso de peaje de la Compañía ha tenido una TACC de 2009 a 2013 que ha superado el resto de la red de autopistas de cuota en México en cada categoría (autos: 5.2% vs 4.1%; autobuses: 13.2% vs 6.7%; camiones: 15.7% vs 10.0%) con una TACC total de 9.7% vs el promedio de los puntos de referencia<sup>20</sup> de 6.8%. Un factor importante en el crecimiento observado fueron las conexiones con otras Autopistas dentro de la red nacional. Por ejemplo, la conexión con la Autopista Arco Norte que fue terminada en 2011, incrementó el tráfico de manera importante en la Autopista Maravatío - Zapotlanejo, favoreciendo la participación de mercado de la Compañía de 43.0% en 2007 a 58.0% en 2012. Por otro, lado durante el 2013, el desempeño de los autos se vio afectado dada la inseguridad y situación política en el estado de Michoacán, en cuya red de autopistas federales de cuota presentó una disminución de aforo aproximadamente del 15%. Pese a ese entorno, el ingreso de la Autopista Maravatío - Zapotlanejo, que entre otros atraviesa el estado de Michoacán, presentó un crecimiento de 3.9% en 2013.

---

<sup>19</sup> Información acorde al 2009-2013 con el propósito de mantener comparabilidad con los puntos de referencia.

<sup>20</sup> Puntos de referencia incluyen: Todo el sistema FARAC (en su mayoría propiedad de FONADIN); Caminos de conexión: México - Cuernavaca, Chamapa - Lechería, México - Querétaro, México - Puebla; caminos comerciales incluyen: Libramiento Nororiental de Querétaro, Córdoba - Veracruz, Champotón - Campeche, La Tinaja - Cosoleacaque, Puerto México - La Carbonera, Puente de Ixtla - Iguala, Zacapalco - Rancho Viejo, Agua Dulce - Cárdenas, Gutiérrez Zamora - Tihuatlán, Las Choapas - Ocozacoautla, Querétaro - Irapuato, Acatzingo - Cd. Mendoza, Cd. Mendoza - Córdoba, Puebla - Acatzingo, Rancho Viejo - Taxco, Salina Cruz - La Ventosa, Cuacnopalan - Oaxaca, Monterrey - Nuevo Laredo, Libramiento Poniente de Tampico, Estación Don - Nogales, Libramiento Oriente de Saltillo, Cadereyta - Reynosa, Torreón - Saltillo, Gómez Palacio - Corralitos, Reynosa - Matamoros, Cuauhtemoc - Osiris, La Rumorosa - Tecate, Durango - Mazatlán, Patzcuaro - Uruapan, Uruapan - Nueva Italia, Nueva Italia - Lázaro Cárdenas; Caminos ocio: Chapalilla - Compostela, Cuernavaca - Acapulco, La Pera - Cuautla, San José del Cabo - Aeropuerto Los Cabos, Ensenada - Tijuana; Fuente: SCT / Banobras / Capufe



- **Beneficio por mezcla de vehículos.** La mezcla vehicular en las Autopistas ha cambiado benéficamente hacia el tráfico de camiones debido, entre otros factores, al desarrollo económico descrito anteriormente, al mejor mantenimiento de las carreteras y 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 los camiones pagan cuotas más altas que los autos. En 2013 los camiones contabilizaron un 27.5% de TPD de las autopistas y un 40.6% de los ingresos netos por peaje. El volumen de tráfico de camiones presenta la TACC más alta de 9.3% durante el periodo de 2000 a 2013, mientras que el tráfico de autos y autobuses ha crecido a una TACC de 3.8% y 4.2% respectivamente en el mismo periodo.
- **Ingresos históricamente estables y ligados a inflación.** Los ingresos por peaje por concesión han crecido cada año desde que la Compañía comenzó operaciones con las Autopistas. Entre los años 2000 y 2013, los ingresos netos por peaje crecieron a una TACC de 10.1%.

En 2009, cuando el PIB real de México se contrajo 4.7%, los ingresos netos por peaje aún crecieron 5.7%. Bajo el Título de Concesión FARAC I, la concesionaria tiene el derecho de incrementar las tarifas de peaje de forma anual de conformidad con la inflación o antes si el incremento en el INPC respecto al último incremento tarifario ha excedido el 5.0%, sujeto a la autorización previa de la SCT. Adicionalmente, la Concesionaria puede revisar con la SCT las tarifas máximas cada cinco años para mantener o restablecer en su caso el equilibrio económico del Título de Concesión FARAC I. A partir del 15 de abril de 2013, la SCT permitió un aumento adicional promedio de 0.5% en las cuotas de peaje de todas las Autopistas a excepción de Guadalajara - Zapotlanejo, con relación a lo establecido en el programa de residentes del Cortijo en Tonalá. Adicionalmente de conformidad con el Anexo 4 del Título de Concesión y al programa de residentes El Vado, una vez que los retornos a desnivel El Vado (ubicados en los km. 11+100 y 12+900 del tramo Guadalajara-Zapotlanejo) se encontraron en operación, la SCT permitió un aumento adicional promedio de 3.7% a las tarifas de la plaza de cobro La Joya las cuales entraron en vigor a partir del 12 de agosto del 2013.

- **Marco contractual favorable.** Todos los ingresos de RCO derivados de las Autopistas en Operación son depositados 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 del 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 de la inflación, cambios en las leyes fiscales mexicanas, otras regulaciones, fuerza mayor y otras circunstancias imprevistas, ya que RCO tiene el derecho de renegociar ciertos términos con la SCT para mantener el equilibrio económico vigente en la fecha de otorgamiento del Título de Concesión. Asimismo, en caso de revocación del referido Título de Concesión, 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 lo anterior, 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 cree que estas Obras de Ampliación requieren actividades de construcción relativamente simples y riesgos manejables. El costo esperado para estas Obras de Ampliación, como se señaló, ha sido fondeado con anticipación 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 contratistas, 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 seis años de experiencia y, por lo tanto, afronta riesgos mucho más limitados que lo que representa un proyecto de construcción sin historial.
- **Equipo directivo experimentado.** RCO considera que cuenta con profesionales altamente calificados con amplio conocimiento de los sectores de transporte y construcción en México, así como con la implementación de estrategias comerciales pertinentes. Por ejemplo, directivos de RCO han implementado y liderado el desarrollo exitoso del programa de venta directa, que aumentó la cuota de

mercado de RCO del tráfico de camiones en el corredor entre la ciudad de México - Guadalajara, y el programa de desarrollo de Servicios Auxiliares, tiendas de conveniencia y restaurantes, que ha mejorado la calidad de los servicios que se ofrecen en las Autopistas en Operación que ha permitido a la Concesionaria diversificar su base de ingresos.

- **Enfoque en excelencia operacional y seguridad.** RCO ha invertido tanto en equipos modernos para mantener y supervisar su sistema de carreteras y mejorar el pago así como la señalización en sus caminos y la asistencia en carretera que ofrece; todo esto con el fin de proporcionar una experiencia segura y de alta calidad a los usuarios. Desde el inicio de sus operaciones en 2007, la Concesionaria ha invertido \$2,892.1 millones para mejorar su red de carreteras. RCO también ha desarrollado un plan de seguridad a largo plazo encaminado a reducir la frecuencia y gravedad de accidentes, así como reducir las primas de seguro de responsabilidad civil con las que debe contar. Las fases iniciales de este plan incluyeron las siguientes actividades:
  - Ambulancias médicas dedicadas a emergencias así como unidades de rescate con el fin de minimizar el tiempo de respuesta a accidentes y facilitar una más rápida intervención de médicos;
  - Institución de un servicio especializado "Ángeles Viacorta" que no sólo actúa en la reparación de vehículos sino que brinda apoyo activo en casos de accidentes;
  - Aumentar el número de áreas de descanso para ayudar a prevenir accidentes relacionados con la fatiga;
  - Implementar una base de datos de accidentes para identificar y controlar a los conductores de alto riesgo así como incrementar las unidades de seguridad;
  - Mejorar el diseño del camino y los estándares de mantenimiento, incluyendo las normas de diseño y mantenimiento vial, incluyendo el mantenimiento del pavimento (rugosidad, fricción, marcas reflejantes) y señalización (camino antideslumbrante, defensas y marcadores reflectantes), con el fin de mitigar los "puntos negros" (lugares de accidentes frecuentes, graves);
  - Mejorar el proceso de captura de datos de accidentes para permitir a la Compañía realizar auditorías de seguridad basados en la información más confiable y completa que lo que antes estaba disponible; y
  - Construcción de barreras para evitar colisiones que involucran animales.

## Estrategias

RCO busca reforzar su posición como líder concesionario de autopistas en México. Para lograr este objetivo, RCO se centrará en las siguientes estrategias clave:

- **Ampliar base de ingresos.** RCO busca continuamente expandir su base de ingresos y en consecuencia desarrolla iniciativas con el fin de generar conciencia y educar a los usuarios sobre los beneficios ofrecidos por sus carreteras, incluyendo el ahorro de tiempo en comparación con el establecimiento de rutas alternativas. Estas iniciativas incluyen campañas de publicidad y promoción dirigidas a usuarios específicos; participación en actividades diversas con cámaras de la industria de transporte que mejoran el conocimiento de este sector y de sus necesidades; un programa continuo de señalamiento inductivo hacia las Autopistas en Operación, con el fin de aumentar el conocimiento de las Autopistas en Operación, y; un programa de venta directa para aumentar la cuota de mercado del tráfico de camiones en el corredor Ciudad de México - Guadalajara, uno de los corredores comerciales más importantes en México, al desarrollar y mantener relaciones con compañías de transporte de carga y promover los beneficios de las Autopistas en Operación en comparación con las rutas establecidas o rutas alternativas. Para conductores de camiones que no se benefician de las eficiencias de tiempo en las Autopistas en Operación, la Compañía entra en acuerdos temporales que ofrecen descuentos en peajes a cambio de un compromiso de uso con frecuencia específico de las Autopistas en Operación. Este programa ha dado resultados positivos, con 36 convenios activos al cierre de 2013. La Concesionaria obtiene ingresos adicionales por Servicios Auxiliares propios y operados por terceros, tales como gasolineras, tiendas de conveniencia y restaurantes, más detalle en la sección II.2.2.3.

- **Mejorar la conectividad de la carretera.** RCO considera que existen 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 en Operación tiene posibilidades de aumentar como resultado de conexiones previstas entre su red de transporte y numerosas otras carreteras en los próximos años incluyendo: Periférico de Guadalajara, Zamora - La Piedad, Desperdicio - Santa María de Enmedio, León - Salamanca, Zacapu - Panindícuaro, Jiquilpan - La Barca, Libramiento a Morelia, Macro libramiento de Guadalajara y Atizapán - Atlacomulco. La interconexión llamada Arco Norte que inició operaciones en 2011 es un ejemplo del impacto positivo que se puede obtener si consideramos un aumento significativo en el tráfico de la autopista Maravatío - Zapotlanejo en el ejercicio 2013.
- **Mejorar las eficiencias operacionales.** RCO se esfuerza por mejorar constantemente la eficiencia con respecto a sus gastos de operación y mantenimiento a través de una serie de iniciativas, incluyendo las siguientes: (i) ajuste de los turnos de los cajeros y 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) mejorar el control de sus ingresos mediante el proceso de auditorías al azar, 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. Estas acciones han permitido aumentos en la eficiencia global, reduciendo así el costo por transacción.
- **Mejorar los servicios de carretera.** La Concesionaria busca mejorar los servicios disponibles en su red de carreteras y mejorar la calidad e imagen de sus Servicios Auxiliares existentes. Al cierre de 2013, RCO cuenta con 17 estaciones de servicio (gasolineras con áreas de descanso y algunos paradores). Adicionalmente dentro del Derecho de Vía se cuenta con 19 tiendas de conveniencia y 13 restaurantes, de las cuales 14 son operadas por RCO y 18 por terceros. Del total de los establecimientos 8 corresponden a la franquicia Subway, 1 a la franquicia Yogen Früz, 3 a la franquicia Papa John's<sup>21</sup>, 16 a la franquicia Oxígeno, siendo el resto marcas propias operadas bajo el nombre comercial de Área 24/7 y Deli tacos.
- **Fortalecer aún más la aplicación del peaje.** RCO pretende fortalecer aún más la aplicación del peaje para reducir las pérdidas resultantes de evasión de peaje. Se han identificado varios comportamientos de usuarios que intentan obtener acceso gratuito a las Autopistas en Operación. RCO ha implementado un programa que se compone de las siguientes medidas: (i) cerrar las entradas sin fortificar que representan la mayor frecuencia de evasión de peaje con la aprobación y la cooperación de las autoridades federales como la policía, (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, (iv) e 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.

## II.2.1. Actividad Principal

### Autopistas en Operación y Tramos Carreteros Libres de Peaje

Actualmente, la Compañía tiene la Concesión para operar las cuatro Autopistas de FARAC I, así como dos Tramos Carreteros Libres de Peaje a través de sus subsidiarias CONIPSA y COVIQSA, junto con las cuales comprenden una extensión de 756.7 kilómetros.

---

<sup>21</sup> Se prevé inicio de operaciones durante el mes de abril de 2013

**Tabla 5. Características de las Autopistas y Tramos Carreteros Libres**

Concesión	Tramo	Tipo de Activo	Ubicación	Longitud	TPD	Ingresos 2013 (1)	Inicio de Operaciones (2)	Término de Concesión
FARAC I	Guadalajara- Zapotlanejo	Autopista	Jalisco	26.0	31,758	567.6	1994	2037
FARAC I	Maravatio- Zapotlanejo	Autopista	Jalisco y Michoacán	309.7	7,873	1,414.1	1993	2037
FARAC I	Zapotlanejo- Lagos	Autopista	Jalisco	146.3	11,927	1,157.2	1991	2037
FARAC I	León- Aguascalientes	Autopista	Aguascalientes Guanajuato y Jalisco	108.2	9,814	838.0	1992	2037
<b>Subtotal (3)</b>				<b>590.2</b>	<b>10,208</b>	<b>3,976.9</b>		
COVIQSA	Querétaro- Irapuato	Libre	Querétaro y Guanajuato	93.0	35,013	795.9	2011	2026
CONIPSA	Irapuato- La Piedad	Libre	Querétaro Guanajuato y Michoacán	73.5	19,262	227.4	2009	2025
<b>Subtotal (3)</b>				<b>166.5</b>	<b>28,060</b>	<b>1,023.3</b>		

(1) Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico (FARAC I)

(1) Ingresos por servicios de peaje y servicios de operación (CONIPSA y COVIQSA)

(2) Antes de ser adquiridas por RCO, las Autopistas pertenecían al Gobierno Mexicano, quien también las operaba. Los Tramos Carreteros Libres eran propiedad de EMICA, quien también las operaba.

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

### II.2.1.1 FARAC I

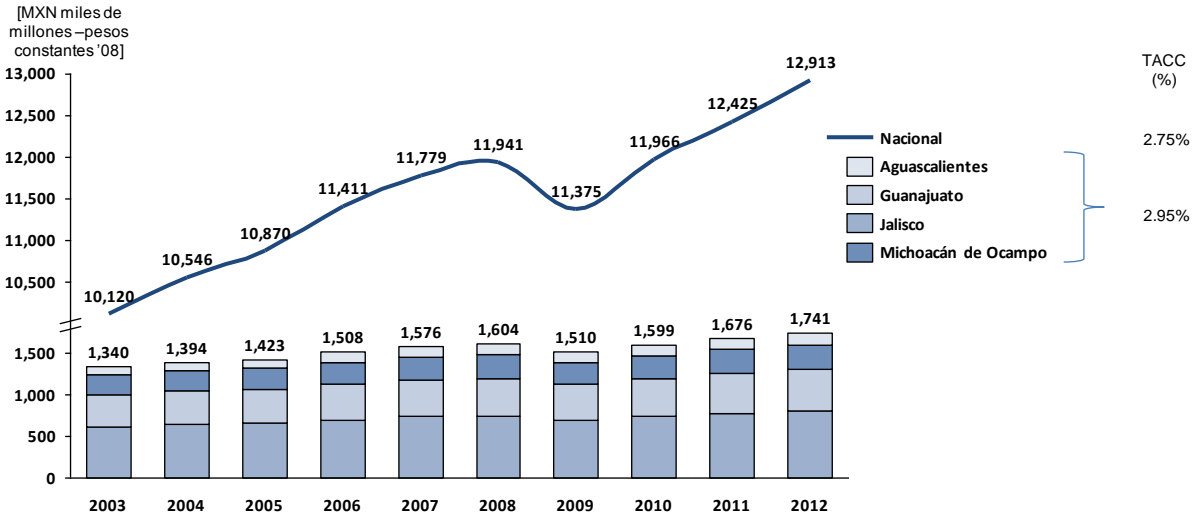
Las actividades principales de la Concesionaria son la operación y mantenimiento de las Autopistas en Operación al amparo de FARAC I, así como la ejecución de las Obras de Ampliación.

Con aproximadamente 590.2 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, las dos ciudades más pobladas de México<sup>22</sup>, así como otras urbes relevantes del Occidente de México, tales como Morelia, Zamora, Lagos de Moreno, La Piedad, Tepatlán, Zapotlanejo, León y Aguascalientes, en los estados de Michoacán, Jalisco, Guanajuato y Aguascalientes. Estos estados en conjunto contribuyeron aproximadamente con 13.5% del PIB de México en 2012 y aproximadamente el 16.4% de la población de acuerdo al censo realizado en 2010 por el INEGI.

En la siguiente Gráfica 3 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 están localizadas.

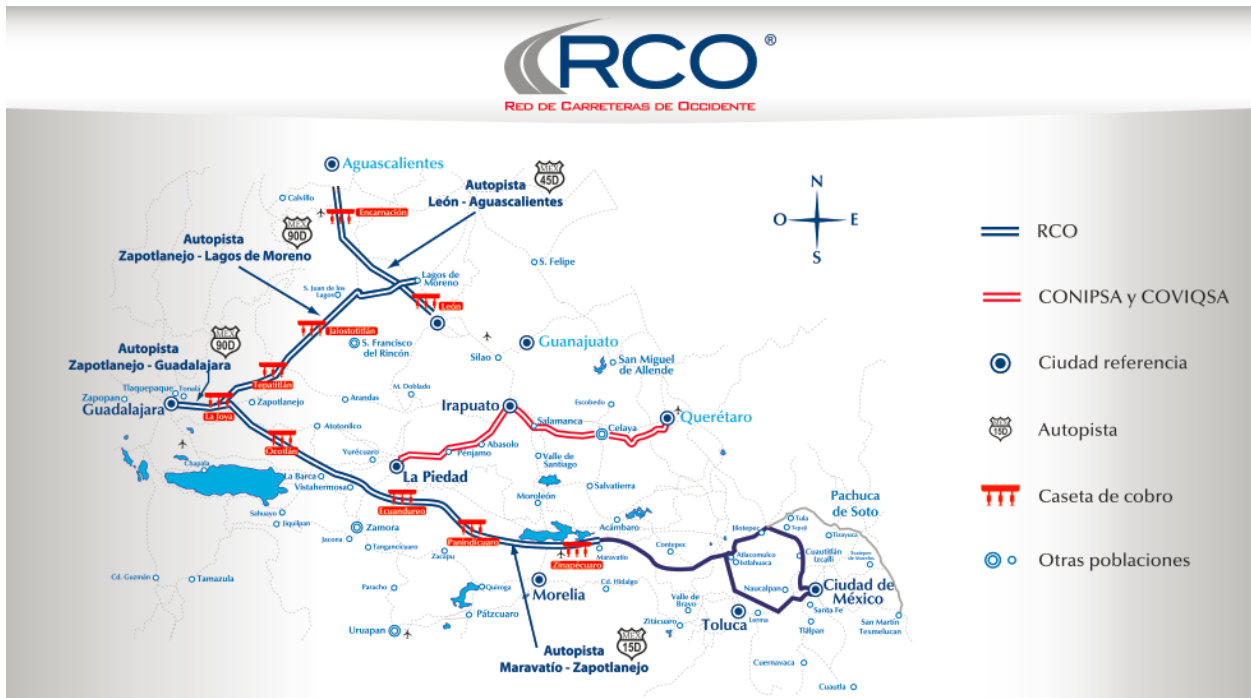
<sup>22</sup> De acuerdo con los datos más recientes del INEGI a 2010

**Gráfico 3. PIB por estado de la red**



El Esquema 2 muestra un mapa con las Autopistas al amparo de FARAC I.

**Esquema 2. Mapa de las Autopistas de FARAC I**



**TPD e ingreso<sup>23</sup> histórico de las Autopistas en Operación**

Las Autopistas han experimentado aumentos sostenidos de tráfico vehicular durante la última década; dicho crecimiento se ha traducido en una TACC de 5.0% del año 2000 al 2013. Al cierre del 2013, el tráfico diario promedio fue de 10,208 vehículos.

<sup>23</sup> Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico

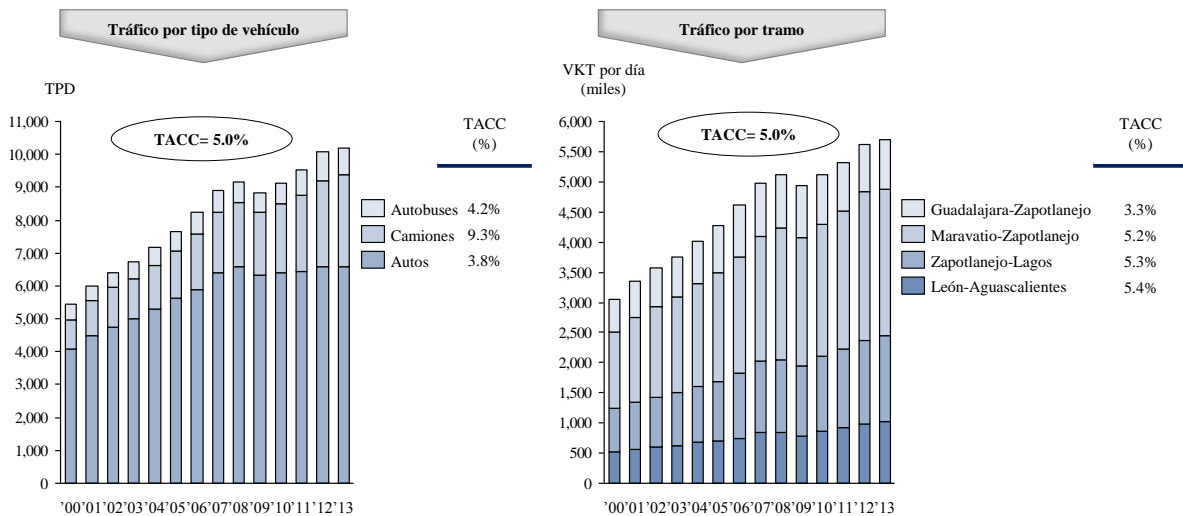
Este crecimiento en aforo se ve impulsado por el desarrollo económico de la región, así como por una serie de factores, entre los que se encuentran la congestión de las carreteras libres y el mejor estado de conservación relativo de las Autopistas y el incremento de los autos y del transporte de mercancías por vías privadas como consecuencia del incremento del peso de la eficiencia en tiempo y seguridad como criterios de selección por parte de los usuarios.

Lo anterior se ve reflejado en el incremento en el TPD de cada tipo de vehículo en los últimos trece años; así, el incremento promedio anual del TPD en camiones ha sido de 9.3%, de un 3.8% para los automóviles, y de un 4.2% para los autobuses, lo que resulta en un incremento promedio ponderado total del 5.0% en el TPD de la red.

Por su parte, el crecimiento en TPD al cierre del 2013 respecto al cierre del 2012 es de 1.4%, el crecimiento del 2012 respecto a 2011 fue de 5.7% y el crecimiento del 2011 respecto a 2010 fue de 4.2%. El tráfico de carga fue el que más contribuyó a este crecimiento en 2013, con una tasa del 7.7% respecto a 2012, frente a la disminución de 3.0% de autobuses y la disminución de 0.5% de autos.

En el Gráfico 4 se muestra el Tráfico Promedio Diario (TPD) de las Autopistas al amparo de FARAC I, según el tipo de vehículo y el tramo.

**Gráfico 4. Tráfico Promedio Diario**



Como se muestra en el Gráfico 4, los automóviles contribuyen con la mayor parte del TPD, situándose al finalizar el 2013 en el 64.3% de la totalidad del TPD de la red, mientras que los camiones contribuyen con un 27.5% y los autobuses representan el 8.2% restante.

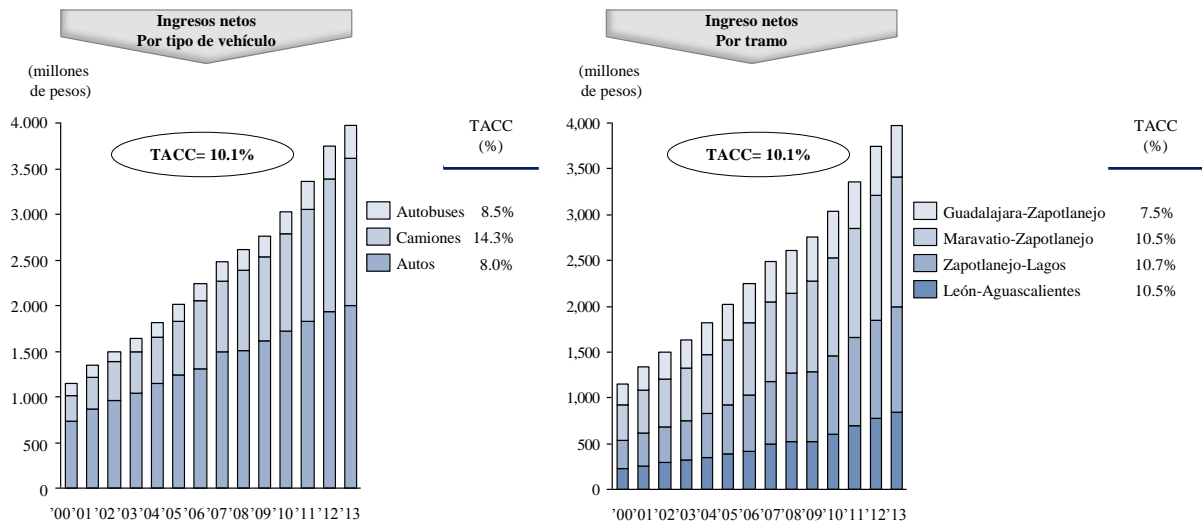
Por su parte, los ingresos de las cuatro Autopistas (en términos nominales) han presentado un crecimiento considerable como consecuencia del incremento en tráfico, de los aumentos permitidos a las tarifas acordes a la evolución del INPC, así como de la implementación de estrategias operativas. El incremento en ingresos registró un promedio anual de 10.1% del año 2000 al 2013, situándose al cierre de 2013 en \$3,976.9<sup>24</sup> millones, lo que representa un incremento de 6.0%<sup>25</sup> respecto a 2012.

El Gráfico 5 muestra el comportamiento de los ingresos de las Autopistas en Operación al amparo de FARAC I en los últimos 13 años de su operación.

<sup>24</sup> Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico

<sup>25</sup> Compara los Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico

**Gráfico 5. Ingreso por peaje anual histórico de las Autopistas en Operación FARAC I (millones de Pesos)<sup>26</sup>**



**Tarifas**

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

Como resultado de lo anterior, en la Tabla 6 se muestra la tarifa global de los ejercicios 2008 a 2013:

**Tabla 6. Tarifa global de las Autopistas en Operación<sup>27</sup>**

Vigencia	Autos	Autobuses				INPC
		Camiones				
		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	86.6
Ene '09– Ene '10	811.0	1,196.0	1,177.0	1,551.0	1,781.0	92.2
Ene '10– Ene '11	850.0	1,250.0	1,231.0	1,619.0	1,862.0	95.5
Ene '11 – Ene '12	896.0	1,316.0	1,296.0	1,705.0	1,962.0	99.7
Ene '12 – Ene '13	930.0	1,366.0	1,345.0	1,770.0	2,037.0	103.6
Ene '13 – Abr '13	964.0	1,415.0	1,394.0	1,834.0	2,109.0	107.3
Abr '13 – Ago '13	968.0	1,423.0	1,401.0	1,844.0	2,118.0	109.0
Ago '13 – Ene '14	970.0	1,425.0	1,403.0	1,848.0	2,123.0	108.6
<b>Total TACC*</b>	<b>4.97%</b>	<b>4.90%</b>	<b>4.89%</b>	<b>4.88%</b>	<b>4.89%</b>	<b>4.64%</b>

\*TACC en base al último incremento tarifario de Agosto de 2013

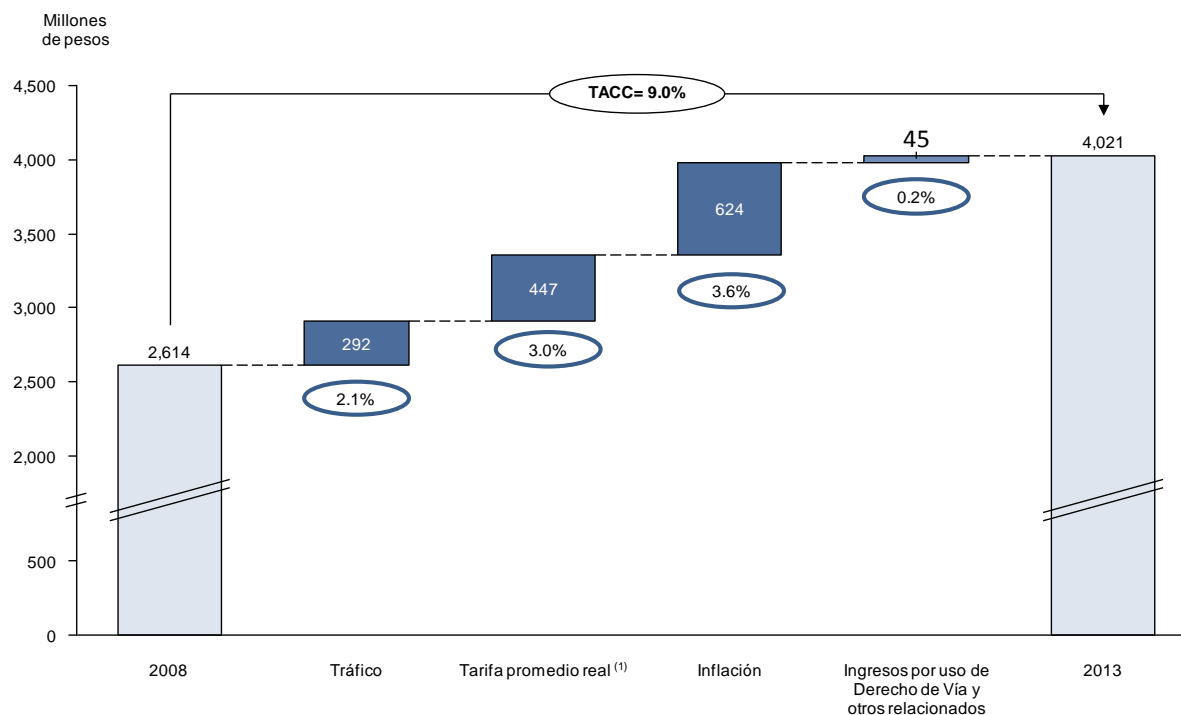
**Otros factores que impulsan el crecimiento de ingresos**

La siguiente gráfica muestra factores adicionales que han impactado en el crecimiento de los ingresos por peaje desde el final del año 2008 al final del año 2013, incluyendo cambios positivos en la mezcla de vehículos, una más eficiente operación de las Autopistas, así como el reciente desarrollo de Servicios Auxiliares, tiendas de conveniencia y restaurantes, lo cual ha llevado al incremento en tráfico.

<sup>26</sup> Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico

<sup>27</sup> Tarifas incluyen IVA

**Gráfico 6. Desglose del incremento de ingresos\***



(1) Cambios en la composición vehicular, modificaciones al Anexo 4 del Título de Concesión (Bases de Regulación Tarifaria), efecto multiplicativo de aforo/tarifa

Nota: Ingreso de peaje por concesión neto de costo por peaje electrónico + ingresos por uso de derecho de vía y otros relacionados

La siguiente tabla muestra ciertas métricas operativas clave para las Autopistas:

**Tabla 7. Métricas claves**

Concepto	Métrica	2008	2013	TACC (%)
<b>Tráfico e Ingresos</b>	TPD (en miles de vehículos)	9.2	10.2	2.19
	Tarifa promedio (\$ Pesos / VKT)	1.4	1.9	6.40
	Ingreso diario promedio (\$ millones de Pesos / # días) *	7.1	10.9	8.82
	Ingresos por uso de Derecho de Vía y otros relacionados (\$ millones de Pesos)	-	44.5	-
<b>Seguridad</b>	Costos de accidentes (\$ Pesos / VKT en miles)	36.6	23.4	(8.56)
	Frecuencia de bajas (# de eventos/VKT en millones)	0.45	0.03	(41.69)
<b>Utilidad de los Activos</b>	"Flujo Libre" Condiciones de Tráfico (% del total de kilómetros) (1)	98.0	100.0	0.40
	"Excelentes/Buenas" condiciones técnicas (% del total de kilómetros) (2)	54.0	99.0	12.89
<b>Servicio al Cliente</b>	Cobro electrónico (% de cruces)	17.9	29.3	10.36
	Facturación electrónica (% de cruces)	-	10.1	-
	Servicios Auxiliares (por cada 100 kilómetros) (3)	2.3	6.9	24.57
	Satisfacción del Cliente (%) (4)	69.0	81.4	3.36
<b>Plan de Inversión</b>	Terminación de mantenimiento mayor (puesta en punto) (5)	13.0	100.0	50.39
	Terminación de Obras de Ampliación (6)	-	81.0	-

(1) De acuerdo a los términos de la Concesión FARAC I, a la Compañía se le requiere mantener al menos un nivel "D" en sus Autopistas en Operación.

(2) Refleja las clasificaciones de la SCT.

(3) Incluye las gasolineras y las tiendas de conveniencia.

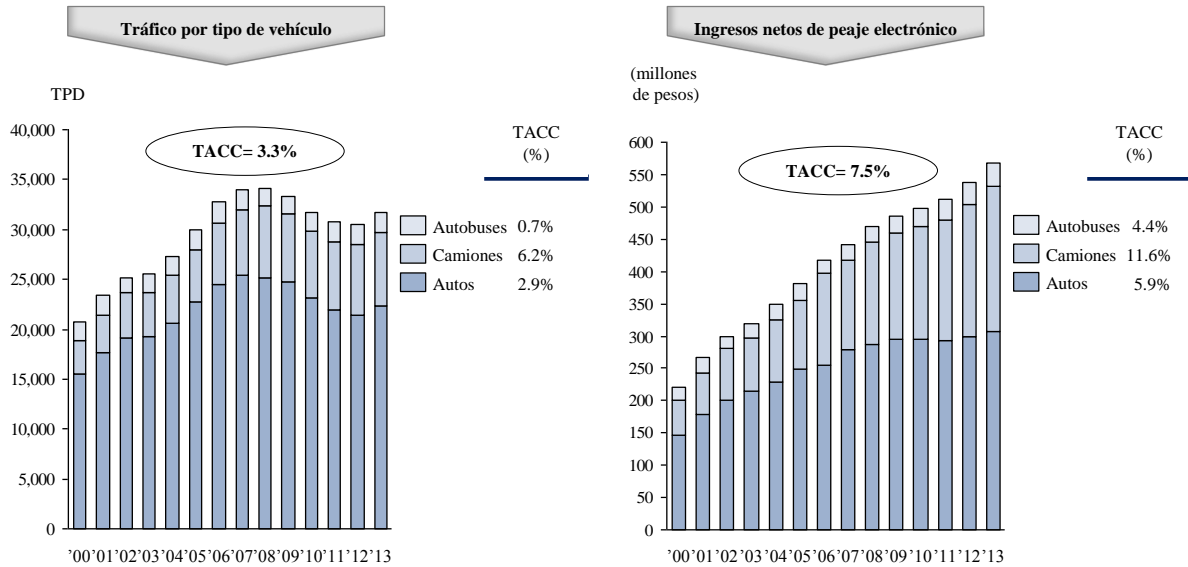
(4) Basado en la satisfacción del cliente de acuerdo a los servicios provistos por la Compañía en una base trimestral por cada año fiscal.



- (5) Refleja el porcentaje de las mejoras requeridas por la Concesión, que fueron completadas al final del año fiscal aplicable.  
 (6) Refleja el porcentaje de Obras de Ampliación requeridas por la Concesión que fueron completadas hasta el final del año fiscal aplicable.  
 \* Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico.

**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 4.2 millones<sup>28</sup> de habitantes.

Tráfico e Ingreso<sup>29</sup> de peaje

Esta autopista ha experimentado del 2000 al 2013 una TACC en el TPD a razón de 3.3%; 2013, 2012 y 2011 culminaron con un flujo vehicular diario promedio de 31,758, 30,482, y 30,791 respectivamente, lo que representó un incremento del 4.2% y 3.1% del 2013 en relación con 2012 y 2011 respectivamente. Esta recuperación en TPD ha sido resultado de las mejoras realizadas en la Autopista Guadalajara - Zapotlanejo que compite con la vía libre Guadalajara - Zapotlanejo.

El ingreso al cierre de 2013 ha crecido a una TACC de 4.3% del ejercicio 2008 al 2013; 2013 cerró con \$567.6 millones, un crecimiento de 5.7% y 11.1% respecto de los ejercicios 2012 y 2011, los cuales se situaron en \$536.8 millones y \$511.1 millones, respectivamente. La autopista Guadalajara - Zapotlanejo representó el 14.3% de los ingresos de toda la red de Autopistas en Operación al cierre del 2013.

Composición vehicular

Al cierre del 2013, los autos representan el 70.2%, los camiones el 23.3% y los autobuses el 6.5% del TPD, siendo el tráfico de camiones el que más terreno ha ganado en los últimos años, pasando de un 19.2% del TPD al cierre de 2007, al 23.3% al cierre del 2013.

<sup>28</sup> Según censo de población INEGI 2010.

<sup>29</sup> Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico

Tarifas

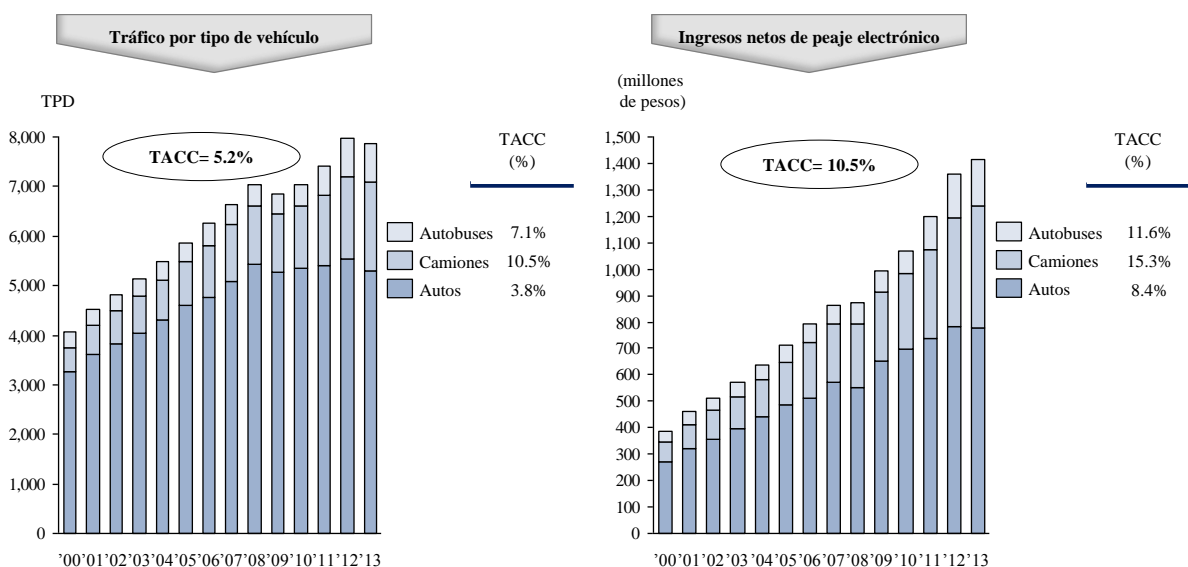
**Tabla 8. Tarifas históricas de la Autopista Guadalajara - Zapotlanejo<sup>30</sup>**

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	86.6
Ene '09– Ene '10	39.0	48.0	47.0	95.0	124.0	92.2
Ene '10– Ene '11	42.0	50.0	49.0	99.0	129.0	95.5
Ene '11 – Ene '12	44.0	52.0	51.0	103.0	135.0	99.7
Ene '12 – Ene '13	46.0	54.0	53.0	107.0	140.0	103.6
Ene '13 – Abr '13	48.0	56.0	55.0	111.0	145.0	107.3
Abr '13 – Ago '13	48.0	56.0	55.0	111.0	145.0	109.0
Ago '13 – Ene '14	50.0	58.0	57.0	115.0	150.0	108.6
<b>Total TACC</b>	<b>6.21%</b>	<b>5.21%</b>	<b>5.31%</b>	<b>5.26%</b>	<b>5.28%</b>	<b>4.64%</b>

\*TACC en base al último incremento tarifario de Agosto de 2013

**Autopista Maravatío - Zapotlanejo.**

**Gráfico 8. Tráfico e Ingreso de Maravatío - Zapotlanejo**



Esta autopista está compuesta de cuatro carriles, con una longitud total de 309.7 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 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.

<sup>30</sup> Tarifas incluyen IVA

### Tráfico e Ingreso<sup>31</sup> de peaje

Esta autopista ha experimentado del 2000 al 2013 una TACC en el TPD a razón de 5.2%; no obstante, el 2013 culminó con un flujo vehicular diario promedio de 7,873, una disminución de 1.3% respecto del 2012 y un incremento de 6.1% respecto del 2011, años en los cuales el flujo vehicular diario promedio se situó en 7,973 y 7,421 respectivamente. Esto se atribuye a la disminución en automóviles de 4.3% respecto al 2012, a diferencia de los camiones que presentaron un incremento de 8.4% respecto al 2012.

El ingreso al cierre de 2013 ha crecido a una TACC de 8.6% en los ejercicios del 2008 al 2013; al 2013 cerró con \$1,414.1 millones, un crecimiento de 3.9% y 18.1% respecto de 2012 y 2011, los cuales se situaron en \$1,361.7 millones y \$1,197.5 millones, respectivamente. La autopista Maravatío - Zapotlanejo representó el 35.6% de los ingresos de toda la red de Autopistas de Operación al cierre del 2013.

### Composición vehicular

Al cierre del 2013, los autos representan el 67.4%, los camiones el 22.7% y los autobuses el 9.9% del TPD, siendo la categoría de camiones la de mayor crecimiento en los últimos años pasando de un 17.2% del TPD al cierre de 2007, al 22.7% al cierre del 2013.

### Tarifas

**Tabla 9. Tarifas históricas de la Autopista Maravatío - Zapotlanejo<sup>32</sup>**

Vigencia	Autos	Autobuses	Camiones			INPC
		2-4 ejes	2-4 ejes	5-6 ejes	7-9 ejes	
Ene '08– Ene '09	369	585	574	689	767	87
Ene '09– Ene '10	393	624	611	734	817	92
Ene '10– Ene '11	413	651	639	766	853	96
Ene '11 – Ene '12	431	680	667	800	891	100
Ene '12 – Ene '13	447	706	692	831	925	104
Ene '13 – Abr '13	463	731	717	861	958	107
Abr '13 – Ago '13	465	735	721	865	963	109
Ago '13 – Ene '14	465	735	721	865	963	109
<b>Total TACC</b>	<b>4.73%</b>	<b>4.67%</b>	<b>4.67%</b>	<b>4.65%</b>	<b>4.66%</b>	<b>4.64%</b>

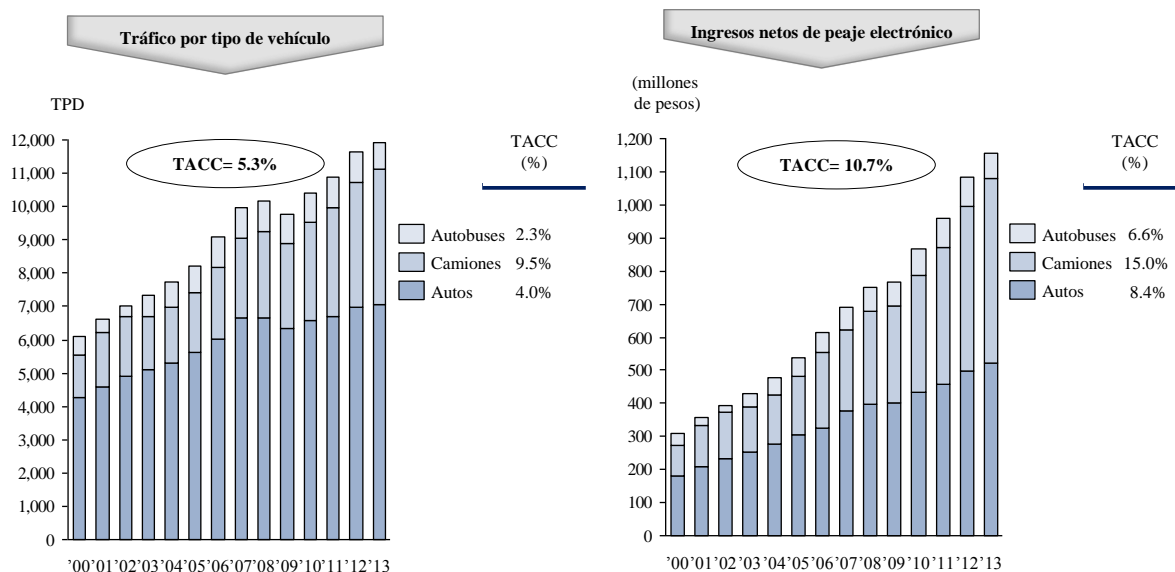
\*TACC en base al último incremento tarifario de Agosto de 2013

<sup>31</sup> Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico

<sup>32</sup> Tarifas incluyen IVA

## 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 146.3 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 Cd. De México con Guadalajara.

### Tráfico e Ingreso<sup>33</sup> de peaje

Esta autopista ha experimentado del 2000 al 2013 una TACC en el TPD a razón de 5.3%. 2013 culminó con un flujo vehicular diario promedio de 11,927, un crecimiento de 2.5% y 9.5% respecto al cierre de 2012 y 2011, años en los cuales el flujo vehicular diario promedio se situó en 11,636 y 10,894, respectivamente.

El ingreso al cierre de 2013 ha crecido a una TACC de 9.0% en los ejercicios 2008 a 2013; 2013 cerró con \$1,157.2 millones, un crecimiento de 6.9% y 20.7% respecto al 2012 y 2011, los cuales se situaron en \$1,082.0 millones y \$958.7 millones, respectivamente. La autopista Zapotlanejo-Lagos de Moreno representó el 29.1% de los ingresos de toda la red de Autopistas en Operación al cierre de 2013.

### Composición vehicular

Al cierre del 2013, los autos representan el 59.1%, los camiones el 34.3% y los autobuses el 6.6% del TPD, continuando la categoría de camiones como la de mejor desempeño en los últimos años pasando del 23.9% del TPD al cierre de 2007, al 34.3% al cierre de 2013.

<sup>33</sup> Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico

Tarifas

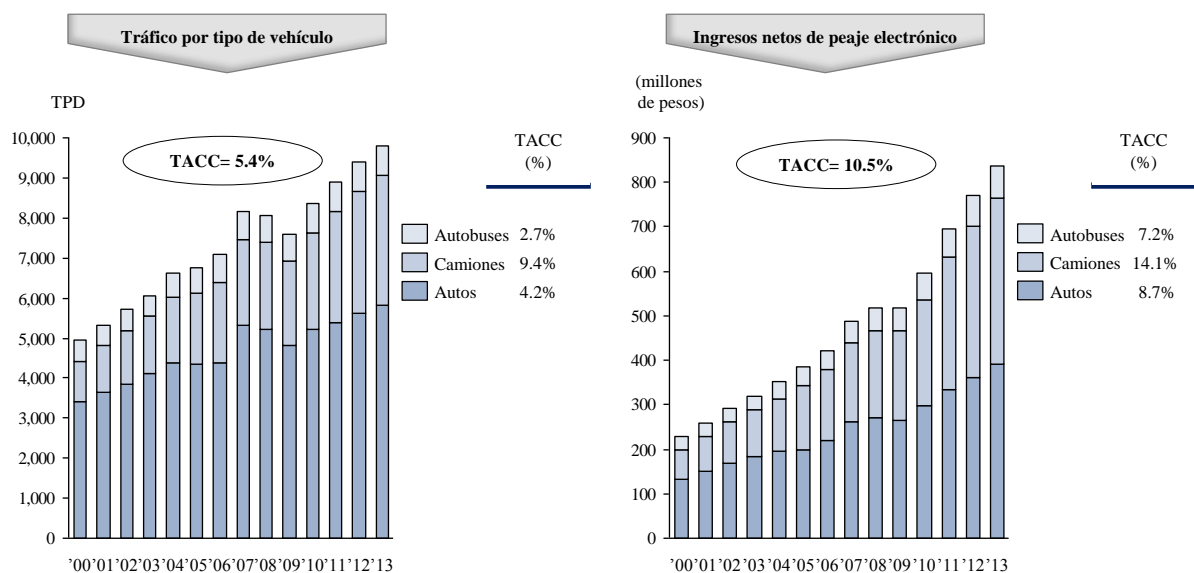
**Tabla 10. Tarifas históricas de la Autopista Zapotlanejo - Lagos de Moreno<sup>34</sup>**

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	86.6	
Ene '09– Ene '10	201.0	269.0	266.0	390.0	474.0	92.2	
Ene '10– Ene '11	209.0	282.0	279.0	408.0	496.0	95.5	
Ene '11 – Ene '12	218.0	294.0	291.0	426.0	518.0	99.7	
Ene '12 – Ene '13	226.0	305.0	302.0	442.0	538.0	103.6	
Ene '13 – Abr '13	234.0	316.0	313.0	458.0	557.0	107.3	
Abr '13 – Ago '13	236.0	318.0	314.0	460.0	559.0	109.0	
Ago '13 – Ene '14	236.0	318.0	314.0	460.0	559.0	108.6	
<b>Total TACC</b>	<b>4.65%</b>	<b>4.68%</b>	<b>4.66%</b>	<b>4.68%</b>	<b>4.67%</b>	<b>4.64%</b>	

\*TACC en base al último incremento tarifario de Agosto de 2013

**Autopista León - Aguascalientes.**

**Gráfico 10. Tráfico e Ingreso de León - Aguascalientes**



Esta autopista de cuatro carriles comenzó operaciones en septiembre de 1992; cuenta con 108.2 km. después de que en 2009 se realizó la expansión correspondiente a los últimos 4.3 km. 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 Cd. De México - Guadalajara.

<sup>34</sup> Tarifas incluyen IVA

### Tráfico e Ingreso<sup>35</sup> de peaje

Esta autopista ha experimentado del 2000 al 2013 una TACC en el TPD a razón de 5.4%. 2013 culminó con un flujo vehicular diario promedio de 9,814, un incremento de 4.3% y 10.3% respecto al cierre de 2012 y 2011, años en los cuales el flujo vehicular diario promedio se situó en 9,407 y 8,896, respectivamente.

El ingreso al cierre de 2013 ha crecido a una TACC de 9.4% en los ejercicios del 2008 al 2013; 2013 cerró con \$838.0 millones, un crecimiento de 8.9% y 20.3% respecto al 2012 y 2011, los cuales se situaron en \$769.9 millones y \$696.6 millones, respectivamente. La autopista León - Aguascalientes representó el 21.1% de los ingresos de toda la red de Autopistas en Operación al cierre de 2013.

### Composición vehicular

Al cierre del 2013, los autos representan el 59.4%, los camiones el 33.0% y los autobuses el 7.6% del TPD, con el liderazgo sostenido de los camiones, que han tenido el mejor desempeño en los últimos años pasando de un 26.3% del TPD al cierre de 2007, al 33.0% al cierre del 2013.

### Tarifas

**Tabla 11. Tarifas históricas de la Autopista León - Aguascalientes<sup>36</sup>**

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	86.6
Ene '09– Ene '10	178.0	255.0	253.0	332.0	366.0	92.2
Ene '10– Ene '11	186.0	267.0	264.0	346.0	384.0	95.5
Ene '11 – Ene '12	203.0	290.0	287.0	376.0	418.0	99.7
Ene '12 – Ene '13	211.0	301.0	298.0	390.0	434.0	103.6
Ene '13 – Abr '13	219.0	312.0	309.0	404.0	449.0	107.3
Abr '13 – Ago '13	219.0	314.0	311.0	408.0	451.0	109.0
Ago '13 – Ene '14	219.0	314.0	311.0	408.0	451.0	108.6
<b>Total TACC</b>	<b>5.57%</b>	<b>5.61%</b>	<b>5.59%</b>	<b>5.51%</b>	<b>5.57%</b>	<b>4.64%</b>

\*TACC en base al último incremento tarifario de Agosto de 2013

<sup>35</sup> Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico

<sup>36</sup> Tarifas incluyen IVA

**Tabla 12. Ingreso<sup>37</sup> y tráfico medido en VKT de toda la red de autopistas**

A continuación se muestran la evolución de los ingresos y el tráfico (medido como VKT-Vehículos por kilómetro viajado) para 2013, 2012 y 2011 de forma trimestral por tipo de vehículo:

**Ingresos**

Ingresos (mdp)						Ingreso año vs año %					
Año	T*	Autobuses	Camiones	Automóviles	Total	Año	T*	Autobuses	Camiones	Automóviles	Total
2013	1T	91.1	378.4	491.7	961.2	2013	1T	7.5	10.7	7.2	8.6
	2T	88.7	405.5	463.1	957.2		2T	(0.3)	13.9	(2.2)	4.2
	3T	92.3	401.0	511.7	1,005.0		3T	(1.3)	8.8	2.8	4.7
	4T	90.2	431.7	531.6	1,053.5		4T	(3.3)	12.5	4.3	6.8
	<b>Total</b>	<b>362.3</b>	<b>1,616.6</b>	<b>1,998.0</b>	<b>3,976.9</b>		<b>Total</b>	<b>0.5</b>	<b>11.5</b>	<b>3.0</b>	<b>6.0</b>
2012	1T	84.7	341.9	458.8	885.0	2012	1T	28.9	19.8	9.6	15.0
	2T	89.0	356.1	473.4	918.0		2T	22.2	17.9	6.6	12.1
	3T	93.5	368.6	497.7	960.0		3T	11.0	18.3	6.3	11.1
	4T	93.3	383.7	509.7	987.0		4T	7.5	14.8	4.0	8.3
	<b>Total</b>	<b>360.6</b>	<b>1,450.2</b>	<b>1,939.6</b>	<b>3,750.0</b>		<b>Total</b>	<b>16.5</b>	<b>17.6</b>	<b>6.5</b>	<b>11.5</b>
2011	1T	65.8	285.4	418.7	769.9	2011	1T	11.9	15.7	0.8	6.8
	2T	72.8	302.1	444.0	818.9		2T	20.9	14.7	9.0	12.1
	3T	84.2	311.7	468.3	864.2		3T	31.8	16.4	4.6	10.9
	4T	86.8	334.1	489.9	910.8		4T	31.9	19.5	8.0	14.0
	<b>Total</b>	<b>309.6</b>	<b>1,233.3</b>	<b>1,820.9</b>	<b>3,363.8</b>		<b>Total</b>	<b>24.5</b>	<b>16.6</b>	<b>5.6</b>	<b>11.0</b>

**Tráfico medido en VKT**

VKT						VKT año vs año %					
Año	T*	Autobuses	Camiones	Automóviles	Total	Año	T*	Autobuses	Camiones	Automóviles	Total
2013	1T	43.1	135.0	330.4	508.5	2013	1T	3.9	6.7	2.8	3.9
	2T	41.6	143.6	308.9	494.1		2T	(4.0)	9.9	(5.9)	(1.6)
	3T	43.3	141.5	343.3	528.0		3T	(5.2)	5.0	(0.5)	0.5
	4T	42.1	152.8	357.3	552.2		4T	(7.2)	8.1	0.4	1.8
	<b>Total</b>	<b>170.0</b>	<b>572.9</b>	<b>1,339.9</b>	<b>2,082.8</b>		<b>Total</b>	<b>(3.3)</b>	<b>7.4</b>	<b>(0.8)</b>	<b>1.1</b>
2012	1T	41.5	126.6	321.3	489.4	2012	1T	25.7	16.0	5.9	9.8
	2T	43.3	130.6	328.1	502.1		2T	19.7	13.4	2.3	6.3
	3T	45.6	134.8	345.1	525.5		3T	7.0	14.0	2.2	5.4
	4T	45.4	141.3	355.7	542.4		4T	3.5	10.7	0.2	3.0
	<b>Total</b>	<b>175.7</b>	<b>533.3</b>	<b>1,350.3</b>	<b>2,059.3</b>		<b>Total</b>	<b>12.9</b>	<b>13.4</b>	<b>2.5</b>	<b>6.0</b>
2011	1T	33.0	109.1	303.4	445.5	2011	1T	8.4	9.1	(4.4)	(0.5)
	2T	36.2	115.2	320.8	472.1		2T	15.9	8.2	4.0	5.8
	3T	42.6	118.3	337.8	498.7		3T	29.1	9.3	(0.2)	3.9
	4T	43.8	127.7	355.0	526.5		4T	26.8	13.5	3.3	7.3
	<b>Total</b>	<b>155.6</b>	<b>470.2</b>	<b>1,316.9</b>	<b>1,942.8</b>		<b>Total</b>	<b>20.4</b>	<b>10.1</b>	<b>0.7</b>	<b>4.2</b>

<sup>37</sup> Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico

\* Trimestre

## Ingresos por Autopista

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
2013	1T	134.7	354.1	273.4	199.0	961.2	2013	1T	3.1	7.9	10.3	11.2	8.6
	2T	135.0	339.4	280.5	202.4	957.2		2T	1.8	2.5	5.8	6.6	4.2
	3T	144.6	350.0	298.7	211.6	1,005.0		3T	6.2	2.2	4.3	8.5	4.7
	4T	153.3	370.6	304.6	225.0	1,053.5		4T	11.5	2.9	7.7	9.2	6.8
	<b>Total</b>	<b>567.6</b>	<b>1,414.1</b>	<b>1,157.2</b>	<b>838.0</b>	<b>3,976.9</b>		<b>Total</b>	<b>5.7</b>	<b>3.9</b>	<b>6.9</b>	<b>8.9</b>	<b>6.0</b>
2012	1T	130.6	328.1	247.8	178.9	885.4	2012	1T	7.6	25.2	11.3	9.1	15.0
	2T	132.6	331.0	265.0	189.8	918.4		2T	5.5	16.0	12.1	10.6	12.1
	3T	136.2	342.3	286.3	195.1	959.9		3T	5.2	10.6	15.0	10.6	11.1
	4T	137.4	360.2	282.9	206.1	986.7		4T	2.0	5.8	12.8	11.6	8.3
	<b>Total</b>	<b>536.8</b>	<b>1,361.7</b>	<b>1,082.0</b>	<b>769.9</b>	<b>3,750.4</b>		<b>Total</b>	<b>5.0</b>	<b>13.7</b>	<b>12.9</b>	<b>10.5</b>	<b>11.5</b>
2011	1T	121.3	262.1	222.6	163.9	769.9	2011	1T	(0.9)	0.7	10.7	19.6	6.8
	2T	125.7	285.3	236.3	171.7	818.9		2T	3.6	10.1	13.3	21.2	12.1
	3T	129.4	309.5	249.0	176.4	864.2		3T	2.8	14.5	9.3	13.4	10.9
	4T	134.7	340.6	250.8	184.7	910.8		4T	4.5	21.7	9.9	14.0	14.0
	<b>Total</b>	<b>511.1</b>	<b>1,197.5</b>	<b>958.7</b>	<b>696.6</b>	<b>3,363.8</b>		<b>Total</b>	<b>2.5</b>	<b>11.9</b>	<b>10.7</b>	<b>16.8</b>	<b>11.0</b>

## Tráfico medido en VKT por Autopista

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
2013	1T	71.3	224.1	123.4	89.8	508.6	2013	1T	0.9	2.4	6.0	7.4	3.9
	2T	69.9	211.3	124.1	88.8	494.1		2T	(1.8)	(3.6)	0.1	1.2	(1.6)
	3T	78.6	220.9	134.6	93.8	527.9		3T	7.8	(2.8)	0.1	3.4	0.5
	4T	81.6	234.5	136.0	100.1	552.2		4T	8.4	(2.0)	3.0	4.5	1.8
	<b>Total</b>	<b>301.4</b>	<b>890.8</b>	<b>518.1</b>	<b>372.5</b>	<b>2,082.8</b>		<b>Total</b>	<b>3.9</b>	<b>(1.5)</b>	<b>2.2</b>	<b>4.1</b>	<b>1.1</b>
2012	1T	70.7	218.7	116.4	83.6	489.4	2012	1T	1.6	17.6	5.8	4.5	9.8
	2T	71.1	219.2	124.0	87.7	502.0		2T	(0.4)	9.0	6.1	6.1	6.3
	3T	73.0	227.4	134.4	90.7	525.5		3T	(2.1)	5.6	9.1	6.0	5.4
	4T	75.2	239.3	132.0	95.8	542.3		4T	(1.9)	0.9	7.2	7.1	3.0
	<b>Total</b>	<b>290.0</b>	<b>904.6</b>	<b>506.8</b>	<b>357.8</b>	<b>2,059.2</b>		<b>Total</b>	<b>(0.7)</b>	<b>7.7</b>	<b>7.1</b>	<b>6.0</b>	<b>6.0</b>
2011	1T	69.6	186.0	110.0	80	445.6	2011	1T	(6.9)	(4.2)	4.2	8.8	(0.5)
	2T	71.4	201.2	116.8	82.7	472.1		2T	(1.3)	5.4	8.1	10.4	5.8
	3T	74.5	215.4	123.2	85.5	498.6		3T	(2.0)	6.8	3.1	3.7	3.9
	4T	76.7	237.1	123.2	89.5	526.5		4T	(1.4)	13.7	3.9	4.1	7.3
	<b>Total</b>	<b>292.2</b>	<b>839.7</b>	<b>473.2</b>	<b>337.7</b>	<b>1,942.8</b>		<b>Total</b>	<b>(2.9)</b>	<b>5.6</b>	<b>4.8</b>	<b>6.5</b>	<b>4.2</b>

### II.2.1.2 CONIPSA

CONIPSA es 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 km. 76+520, en el entronque con el libramiento La Piedad de Cabadas, en el Estado de Guanajuato.

La carretera Irapuato - La Piedad es un tramo de la carretera federal libre de peaje de 73.5 km. que está localizada en los Estados de Guanajuato y Michoacán en México, dichos Estados aportan aproximadamente el 6.2% del PIB<sup>38</sup> y cuentan con el 8.8% de la población nacional<sup>39</sup>. Este tramo carretero conecta a las ciudades de Irapuato, Guanajuato y La Piedad, las cuales tienen importantes vínculos económicos con los municipios de La

<sup>38</sup> Dato obtenido con la última información disponible del PIB por Entidad Federativa en el Banco de Información Económica del INEGI (BIE).

<sup>39</sup> Obtenido del último censo INEGI 2010

\* Trimestre



Barca y Ocotlán en el Estado de Jalisco, con Zamora y Jacona de Plancarte en el Estado de Michoacán y con Salamanca y Celaya en el Estado de Guanajuato.

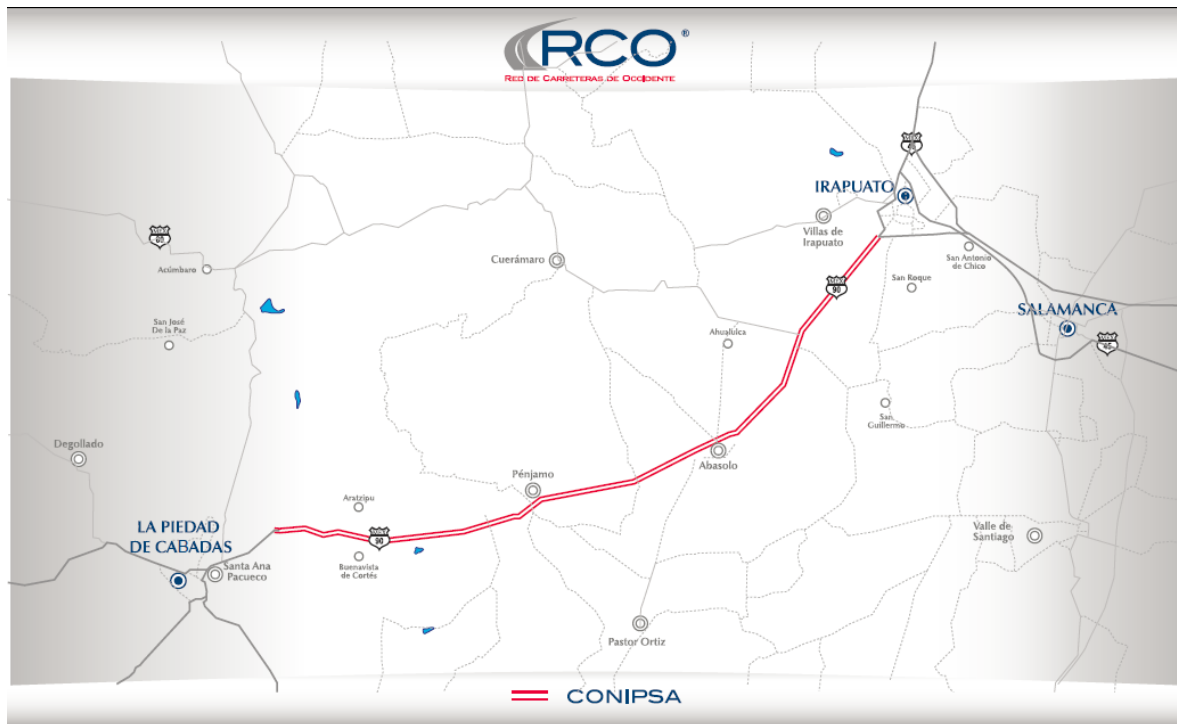
El tramo carretero objeto de la Concesión CONIPSA forma parte del corredor carretero de oriente a poniente, que une entre sí a diversas ciudades ubicadas en la región del Bajío en el centro de México, y a su vez con el occidente de Guadalajara y el oriente de la Ciudad de México.

Este tramo compite directamente con la carretera de Cuota Querétaro - Irapuato operada por CAPUFE.

Para el año 2013 el TPD fue de 19,262 vehículos, mientras que para el año 2012 el TPD fue de 19,522, lo que muestra una disminución de 1.3%.

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

**Esquema 3. Mapa del tramo Irapuato - La Piedad**



### II.2.1.3 COVIQSA

Con 93 km de longitud, 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 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 aproximadamente con el 5.9% del PIB de México<sup>40</sup>. 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 6.5% de la población nacional<sup>41</sup>.

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 dan paso vehicular a gran número de transportistas que realizan actividades comerciales en las ciudades de Querétaro, Irapuato y La Piedad, además de regiones como el norte de León, el sur de Morelia, el occidente de Guadalajara y el oriente de la Ciudad de México.

<sup>40</sup> Dato obtenido con la última información disponible del PIB por Entidad Federativa en el Banco de Información Económica del INEGI (BIE).

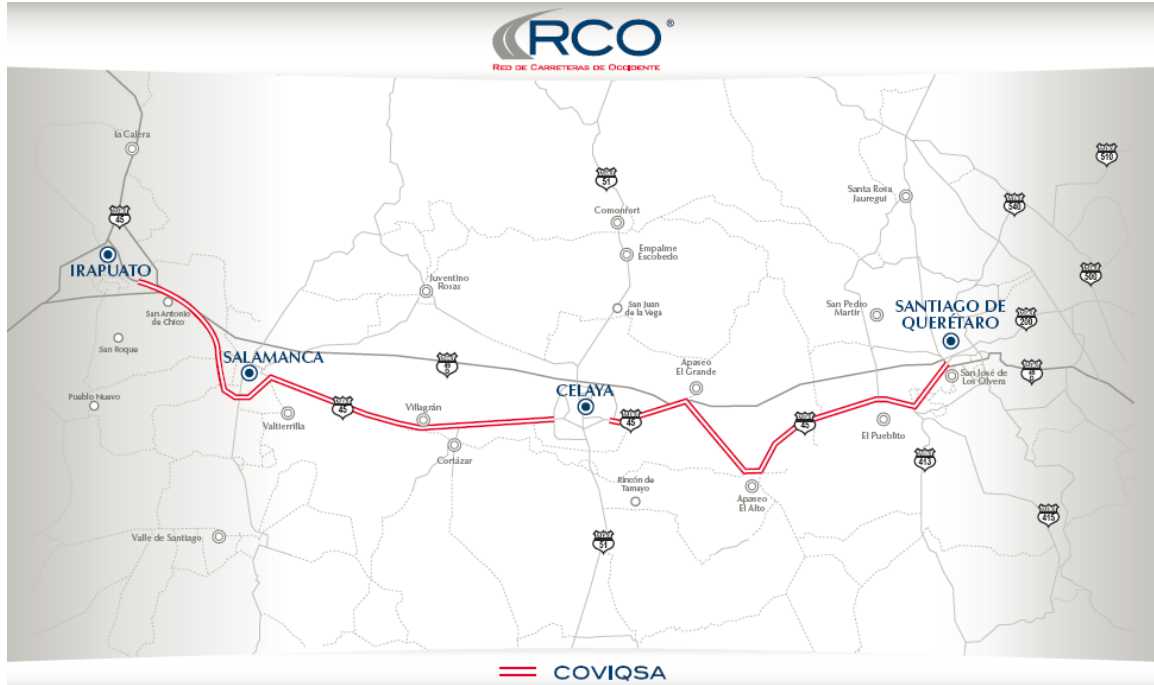
<sup>41</sup> Obtenido del último censo INEGI 2010.

Este tramo compite directamente con la carretera de Cuota Querétaro - Irapuato operada por CAPUFE.

Para el año 2013 el TPD fue de 35,013 vehículos, mientras que para el año 2012 el TPD fue de 33,839, lo que muestra un incremento de 3.5%.

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

**Esquema 4. Mapa del tramo Querétaro - Irapuato**



## II.2.2 Cambio climático

El 6 de junio de 2012 fue publicada en el Diario Oficial de la Federación la Ley General de Cambio Climático, la cual tiene, entre otros objetivos, el de (i) regular las emisiones de gases y compuestos de efecto invernadero para estabilizar sus concentraciones en la atmósfera de forma que no afecten el sistema climático considerando lo previsto en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático y disposiciones derivadas de la misma; (ii) fomentar la educación, investigación, desarrollo y transferencia de tecnología e innovación y difusión en materia de adaptación y mitigación al cambio climático; y (iii) promover la transición hacia una economía competitiva, sustentable y de bajas emisiones de carbono.

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 (GEI). A lo largo de todo el país se han emprendido diversas acciones tendientes a la modernización del transporte urbano. La Compañía considera que dichas iniciativas son importantes en la medida en que contribuyen a reducir las emisiones de GEI y mitigar el alto consumo energético del sector, a la vez que generan beneficios colaterales como el mejoramiento de la calidad de vida, el desarrollo urbano, la salud pública, la competitividad y la productividad. Sin embargo, no existe certeza acerca del impacto que dichas iniciativas pudiesen tener en el negocio y resultados de la Compañía.

En adición a lo anterior, el 7 de junio de 2013 fue publicada en el Diario Oficial de la Federación la Ley Federal de Responsabilidad Ambiental, misma que modifica, adiciona y revoca diversas disposiciones de la Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente, la Ley General de Vida Silvestre, la Ley General para la Prevención y Gestión Integral de Residuos, la Ley General para el Desarrollo Forestal Sostenible, la Ley de Aguas Nacionales y el Código Penal Federal, estableciendo 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. Este ordenamiento crea además 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.

RCO y sus subsidiarias están comprometidas con el medio ambiente y por ello busca además alinear cada uno de sus proyectos, procesos y servicios, cuidando que el mantenimiento y la conservación de las Autopistas se lleven a cabo en el contexto de la conservación del medio ambiente y la promoción del desarrollo sustentable. Adicionalmente en RCO capacitamos a nuestros colaboradores y creamos consciencia entre nuestros usuarios impulsando la separación y reciclaje de residuos al colocar contenedores en nuestras oficinas, en las plazas de cobro y en los negocios (restaurantes y tiendas de conveniencia) que operamos a lo largo de las Autopistas.

### **II.2.3. Canales de distribución**

#### **II.2.2.1 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 o difusión de las autopistas como de la creación de soluciones que beneficien a los usuarios 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 usuarios potenciales de las Autopistas en Operación, así como campañas dirigidas a grupos muy específicos de usuarios como el sector del autotransporte.

#### ***Mercadeo para el usuario particular (segmento automovilistas).***

En los últimos tres años (2011 a 2013), la actividad de difusión o promoción de las autopistas se ha concentrado en medios dirigidos que permiten captar tráfico ya sea de zonas geográficas o grupos objetivo 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 es aumentar el conocimiento de la Autopista Maravatío - Zapotlanejo. Esta ruta, además de cumplir con los beneficios primordiales de rapidez de trayecto, ha visto crecer su potencial al conectarse con otras autopistas que permiten al usuario un más fácil acceso, como es el caso de "Arco Norte".

El último segmento de Arco Norte (Jilotepec - Atlacomulco) inició operaciones en mayo de 2011 y tiene especial relevancia para nuestra red porque conecta de forma más rápida y eficiente las Autopistas con el Sureste del país y con el Norte de la zona metropolitana de la Ciudad de México, pero más en específico, con la zona industrial que conforman los municipios del Estado de México con ubicación geográfica en la ruta de salida a la carretera a Querétaro. Arco Norte tiene su origen en San Martín Texmelucan, en Puebla y rodea por el Norte la zona metropolitana de la Ciudad de México, conectando con la autopista México - Querétaro y finalizando en Atlacomulco, punto donde conecta con la Autopista Maravatío - Zapotlanejo de RCO para llegar a Morelia o bien a Guadalajara.

Durante 2013, como resultado de un acuerdo de licencia con Warner Brothers, se ejecutó una campaña compuesta por diversos materiales en la que aparecen personajes de la firma y donde se destacan los beneficios de velocidad, seguridad y eficiencia en costos de las Autopistas de RCO, principalmente de la Maravatío - Zapotlanejo. Así también a lo largo del año se realizaron entregas de flyers o volantes en zonas de influencia económica en la Cd. de México, se adaptó la aparición de los personajes en la página web de RCO para hacerla más atractiva y se utilizaron los personajes tanto en los medios dirigidos al autotransporte como en sus eventos de cámaras sectoriales.

Servicio al cliente (Centro de Atención Telefónica, Página. Web, Asistencia Vial). Actualmente se ofrecen distintas posibilidades de intercomunicación directa con el usuario, mismas que funcionan las 24 horas del día, los 365 días del año. Así, RCO se asegura de escuchar las inquietudes y sugerencias de los usuarios de las Autopistas a través tanto de la página web [www.redviacorta.mx](http://www.redviacorta.mx), como de los números de atención telefónica: 01800-276-7445 para llamadas desde teléfonos fijos y \*445 para llamadas desde teléfonos móviles.

En forma adicional, se conduce un estudio por medio de entrevistas directas en las Autopistas que le permite al mismo usuario calificar cada determinado tiempo la calidad del servicio que recibe.

#### ***Mercadeo para el segmento de transportistas (camiones y autobuses).***

RCO desarrolla iniciativas de mercadotecnia, comunicación y venta enfocadas a la demografía del usuario, 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 e Internet.

Entre las actividades específicas desarrolladas en 2013 para este grupo se pueden mencionar:

- Promoción directa de la vía a través de una fuerza de ventas especializada y conocedora de las necesidades de las empresas de autotransporte.
- Campañas de comunicación directa con compañías transportistas y asociaciones especializadas en el sector de autotransporte.
- Campaña de publicidad tanto en la revista de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (“CANACAR”) como publicidad por correo electrónico (“blitzes”) utilizando los personajes de Warner Brothers autorizados por la licencia respectiva.

### **II.2.2.2 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 usuarios 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 quinientas señales en los estados de Jalisco, México, Guanajuato, Querétaro, Aguascalientes, Michoacán y la Cd. de México.

Dado el dinamismo de rehabilitación de vías por parte de la SCT 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.

### **II.2.2.3 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 2013 se continuó con el plan de desarrollo de Servicios Auxiliares, el cual trajo consigo la mayor cifra hasta la fecha de ingreso por Servicios Auxiliares; este plan de desarrollo tiene por objeto incrementar la variedad y calidad en la oferta de servicios al usuario. Con este objetivo, RCO continuó la operación directa de franquicias, aprovechando el conocimiento que tiene del mercado que integran los usuarios de autopistas y carreteras en general. Al cierre de 2013, se cuenta con 2 tiendas de conveniencia y una cafetería bajo la marca propia “Área 24/7”, 6 restaurantes Subway, 1 restaurante Deli Tacos, 1 establecimiento de helados Yogen Früz y 3 franquicias Papa John’s<sup>42</sup>. Siendo operados por terceros, se cuenta con 17 estaciones de servicio (gasolineras con áreas de descanso y algunas tiendas), 16 tiendas de conveniencia “Oxígeno” en zonas de descanso ubicadas junto a las plazas de cobro y 2 restaurantes Subway. Así también en 2013 se inauguró el parador llamado “La Antigua” en el tramo Guadalajara - Zapotlanejo. RCO continuará aprovechando las oportunidades que existen en sus vías concesionadas para incrementar la variedad de la oferta de servicios al usuario, aún con un potencial significativo, la cual cuenta aún con un gran potencial de desarrollo.

Estos esfuerzos generan atracción de tráfico adicional que valora la calidad y diversidad de los servicios ofertados y nos colocan como la red carretera con mayor generación de este tipo de ingresos en el país.

Ángeles Viacorta: como un servicio distintivo de las Autopistas RCO frente a otras concesiones, se continúa con el servicio de asistencia vial “Ángeles Viacorta”. Unidades de un característico color rojo recorren las autopistas de forma continua para prestar auxilio vial gratuito al usuario que lo requiera. Las unidades cuentan con

---

<sup>42</sup> Se prevé inicio de operaciones en el mes de abril de 2013

herramienta y equipo material de primera para que el personal debidamente calificado que conforma el 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/usuario y sus necesidades.

#### **II.2.4. Patentes, licencias, marcas y otros contratos**

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

*“RED AUTOPISTAS CONCESIONADAS”*. Marca mixta que a partir de 2007 identificó la imagen corporativa y es utilizada en documentos oficiales de la Concesionaria. Esta marca fue registrada ante el IMPI (Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial) en las clases 35, 37 y 45 de la clasificación de productos y servicios para el registro de las marcas (clasificación de Niza) el 22 de octubre de 2007.

*“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 usuario a distinguir entre rutas alternas y complementarias en la señalización que contienen las Autopistas. Esta marca fue registrada ante el IMPI en la clase 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 de su 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.

*“GRÚAS 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 07 y 35 de la clasificación de productos y servicios para el registro de las marcas (clasificación de Niza), en blanco y negro, según corresponde, el 30 de septiembre de 2011.

*“PASA YA”*. Marca nominativa registrada ante el IMPI en las clases 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.

*“PASA FÁCIL”*. Marca nominativa registrada ante el IMPI en las clases 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.

*“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.

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

*“PASEXPRESS VIACORTA”*. 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 05 de septiembre de

2011 y Marca mixta 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), en blanco y negro, el 14 de octubre de 2011.

"PASAFÁCIL VIACORTA". 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 05 de septiembre de 2011.

"AREA24/7". Marca nominativa registrada ante el IMPI registrada ante el IMPI en las clases 35, 38 y 43 de la clasificación de productos y servicios para el registro de las marcas (clasificación de Niza) el 17 de abril de 2013.

"AREA51". Marca nominativa registrada ante el IMPI registrada ante el IMPI en las clases 38 y 43 de la clasificación de productos y servicios para el registro de las marcas (clasificación de Niza) el 17 de abril de 2013.

"DELI TACOS". Marca nominativa y mixta registrada ante el IMPI registrada ante el IMPI en la clase 43 de la clasificación de productos y servicios para el registro de las marcas (clasificación de Niza) el 17 de julio de 2013.

## Licencias

En términos del Acuerdo de Licencia Promocional #109615-LTSH/WBLT celebrado con WARNER BROS. CONSUMER PRODUCTS-MEXICO, una división de WARNER HOME VIDEO MÉXICO, S.A. DE C.V., el 01 de enero de 2014, las siguientes:

### Material licenciado:

Los personajes, nombres de personajes, trajes, escenarios ambientales, elementos de la trama, obras de arte, logotipos y otros elementos que aparecen en la serie de televisión animada titulada "**THE LOONEY TUNES SHOW**", incluyendo los derechos de autor y las marcas correspondientes.

El personaje, nombres de personajes, trajes, escenarios ambientales, elementos de la trama, ilustraciones, logotipos y otros elementos que aparecen en los cortos animados titulados "**LOONEY TUNES**", incluidos los derechos de autor y marcas comerciales correspondientes.

## Franquicias

### Subway International

- 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" a estar ubicado en la caseta de cobro La Joya.
- 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" a estar ubicado en Guanajuato (+-) en el 23+400 de la Autopista León - Aguascalientes.
- 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" a estar ubicado en la Autopista Zapotlanejo, Moreno km. +000, Jalostotitlán, JA México.
- 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" a estar ubicado en la Autopista Zapotlanejo Lagos de Moreno km. 40+900, Tepatitlán JA México 47624.
- 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" a estar ubicado en la Autopista Maravatío - Zapotlanejo km. 307+000, Cuerpo B, Panindícuaro, Michoacán.
- 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” a estar ubicado en la Autopista Maravatío – Zapotlanejo km. 202+000, Cuerpo A, Zinapécuaro Michoacán.

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.

#### YF Yogurts, S. de R.L. de C.V.

- Contrato de Franquicia celebrado con **YF Yogurts, S. de R.L. de C.V.**, el 30 de agosto de 2013 para instalar, acondicionar y operar una unidad (local) para venta de helados de yogurt, caramelos, aguas embotelladas, yogurt con fruta fresca, etc., al amparo de las marcas del Sistema de Franquicias de YOGEN FRÜZ; a estar ubicada sobre la Autopista Zapotlanejo-Guadalajara a la altura del km. 19+000 Cuerpo B, en Tonalá, Jalisco, Col. Los Amiales; C.P. 45400.

Esta franquicia cuenta con una vigencia de 7 años contados a partir de la fecha de firma, con opción a renovarlo por periodos de la misma duración.

#### Papa John's Mexico, Inc

- Acuerdo de Desarrollo celebrado con **Papa John's Mexico, Inc.**<sup>43</sup>, el 31 de enero de 2014 para abrir y operar tres unidades no- tradicionales en México en las siguientes ubicaciones: (i) Autopista Zapotlanejo - Guadalajara km. 9+150 Cuerpo B, en Zapotlanejo, Jalisco; C.P. 45430, (ii) Autopista Zapotlanejo - Guadalajara km. 16+400 Cuerpo A, en Tonalá Jalisco; C.P. 45429 y (iii) Autopista Maravatío - Zapotlanejo km. 307+460 Cuerpo A, en Panindícuaro, Michoacán; C.P. 58570.

Esta franquicia cuenta con una vigencia de 10 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 y no más de 6 meses de anticipación a la terminación de su vigencia.

### **II.2.5. Principales clientes**

RCO no cuenta con clientes con impacto significativo en los ingresos totales, debido a que tales ingresos están pulverizados entre los usuarios de automóviles, autobuses y camiones.

### **II.2.6. 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 SCT 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.

---

<sup>43</sup> Inicio de operaciones: 5 de Abril de 2013

RCO es contribuyente del ISR, IVA y hasta 2013, del Impuesto a los Depósitos en Efectivo (IDE) así como del Impuesto Empresarial a Tasa Única (IETU), conforme a los términos de las leyes respectivas. Así también, de acuerdo a la regla I.3.3.2.4 de la resolución miscelánea del día 30 de diciembre 2013, la Compañía puede, al ser su objeto la explotación de una concesión, autorización o permiso otorgado por el gobierno federal, amortizar sus pérdidas fiscales hasta que se agoten, o se termine la concesión, autorización o permiso, o se liquide la Compañía, lo que ocurra primero.

RCO es una S.A.B. de conformidad con la LMV y la Circular Única de Emisoras.

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.

Finalmente, RCO está comprometida con la legislación aplicable en materia de cambio climático; mayor detalle en la Sección II.2.2 del Presente Reporte Anual.

### **II.2.7 Recursos humanos**

El personal administrativo de RCO es contratado como personal de confianza por medio de su subsidiaria, Prestadora de Servicios RCO, S. de R.L. de C.V. y al 31 de diciembre de 2013 cuenta con 61 empleados, que en comparación con cifras al 31 de diciembre de 2012, representa un incremento de 8 empleados, este incremento es derivado de la consolidación del equipo en áreas significativas para acelerar el desarrollo de los objetivos, promover el crecimiento y atacar futuros retos. Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2013, el Operador cuenta con 609 empleados para la operación de FARAC I y 171 empleados para la operación y mantenimiento de CONIPSA y COVIQSA. Adicionalmente a partir de marzo de 2014 se cuenta con personal operativo a través de la subsidiaria RCO Carreteras, S. de R.L. de C.V.

### **II.2.8. Desempeño ambiental**

#### *Nueva Legislación en materia de cambio climático*

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, fomentar la educación, investigación y desarrollo de tecnología en materia de mitigación al cambio climático así como promover la transición hacia una economía sustentable. Es por ello que RCO realiza las siguientes acciones en materia ambiental (mayor detalle en referencia a la nueva legislación en materia de cambio climático en la Sección II.2.2 del presente Reporte Anual).

RCO tiene contratados los servicios de operación y mantenimiento con la subsidiaria de ICA, ICA infraestructura, y la construcción o mantenimiento mayor de las Autopistas con diversos contratistas; derivado del cumplimiento de estas empresas con las normas ambientales aplicables, dichas actividades son de igual manera ejecutadas de conformidad con las normas ambientales aplicables al proyecto.

Actualmente, el Operador cuenta con la certificación ISO 9001-2008 y cuenta con un Sistema de Gestión de Calidad en concordancia con el requisito del Título de Concesión FARAC I; así también, cuenta con el Sistema de Gestión Integral en base a la norma ya certificada (ISO 9001-2008) y las normas ISO 14001:2004 y OHSAS 18001:2007.

#### *Actividades de operación y mantenimiento*

Al respecto de las actividades de operación y mantenimiento ejecutadas, es condición del Título de Concesión FARAC I contar con un sistema de gestión de calidad; dicho sistema utiliza las bases ambientales de empresas ICA y es evaluado por el área ambiental y de auditoría interna de dicha empresa; así también, la empresa RCO está en constante comunicación con el Operador para verificar que el sistema esté en óptimas condiciones.

Dentro del sistema de gestión de calidad, se cuenta con el programa de plan de medio ambiente, el cual lleva a cabo la gestión de los dos principales aspectos ambientales derivados de las actividades de operación y mantenimiento:

- a) Manejo de residuos. Por medio de este programa se separan y disponen adecuadamente los residuos que se generan en las actividades internas, o bien de los residuos recolectados sobre los diferentes tramos carreteros de la concesión, como parte de la limpieza rutinaria.



- b) Uso y consumo de agua. El proyecto RCO cuenta actualmente con 10 plantas de tratamiento de agua, las cuales se encuentran en cumplimiento con la legislación NOM-003-ECOL-1997 ya que se realizan análisis trimestrales a la calidad del agua tratada cumpliendo con la Norma NOM-001-SEMARNAT-1996, que establece los límites máximos permisibles de contaminantes en las descargas de aguas tratadas.

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

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:

- a) Manifiestos de impacto ambiental.
- b) Certificado de gestión ambiental.

#### **II.2.9. Información del mercado**

Todas las Autopistas de RCO compiten con alternativas libres de peaje; por su parte son alternativas libres los tramos carreteros Irapuato - La Piedad y Querétaro - Irapuato; todas nuestras vías enfrentan competencia por parte de otros modos de transporte. A continuación, las principales alternativas para cada Autopista en Operación:

- (i) 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.
- (ii) 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-Cd. 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.
- (iii) 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.
- (iv) Autopista León - Aguascalientes. En la red federal esta autopista compite directamente con la carretera federal libre número 45, en su tramo León - Aguascalientes. 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.

#### **II.2.10. Estructura Corporativa**

A la fecha del presente Reporte Anual, RCO cuenta con cuatro subsidiarias que incluyen a las siguientes sociedades:

1. CONIPSA- Previamente detallada en la sección II.2.1.2.
2. COVIQSA- Previamente detallada en la sección II.2.1.3.
3. Prestadora de Servicios RCO, S. de R.L. de C.V.- Prestación de servicios administrativos.
4. RCO Carreteras, S. de R.L. de C.V.<sup>44</sup> – Tenedora de Acciones

---

<sup>44</sup> 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.

## II.2.11. 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 CONIPSA y el Título de Concesión COVIQSA, así como los Contratos PPS. A continuación se detallan aspectos relevantes sobre el estado que guardan tanto las Autopistas como los Tramos Carreteros Libres al 31 de diciembre de 2013<sup>45</sup>.

### Estado de las Autopistas

#### Trabajos de rehabilitación FARAC I

Al 31 de diciembre de 2013, se continúa con el mantenimiento mayor de las Autopistas y Tramos Libres de Peaje. La inversión acumulada desde el inicio de la concesión es de \$2,892.1 millones de Pesos<sup>46</sup>, los cuales han sido pagados con las Líneas de Crédito de Gastos de Capital; estos trabajos elevaron el nivel de servicio a los usuarios 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 que consiste en términos generales en la recuperación y estabilización de las carpetas asfálticas así como la rehabilitación de la señalización horizontal y vertical.

#### 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 13 muestra el estatus de las Obras de Ampliación:

### **Tabla 13. Estatus de las Obras de Ampliación**

---

<sup>45</sup> Para mayor detalle sobre la localización, tamaño y antigüedad de las autopistas, favor de consultar la Sección II.2.1.

<sup>46</sup> Total pagado en trabajos de rehabilitación sin IVA en Pesos nominales; no incluye pagos para Obras de Ampliación.

Proyecto	Fecha de inicio	Fecha de terminación	Estatus
Reconstrucción El Desperdicio - Lagos de Moreno	jun-09	ene-10	Terminada
León- Aguascalientes rehabilitación del km 104 al 108	jun-09	dic-09	Terminada
Guadalajara-Zapotlanejo ampliación al centro a seis carriles entre Tonalá y Guadalajara del km 21 al 26	may-10	jun-11	Terminada
Guadalajara-Zapotlanejo ampliación 2 calles laterales entre Tonalá y Guadalajara	feb-11	jun-12	Terminada
Guadalajara-Zapotlanejo ampliación a un tercer carril en cuerpo A entre El Vado y Tonalá	jun-12	feb-13	Terminada
Guadalajara-Zapotlanejo Construcción de los retornos El Vado	oct-12	sep-13	Terminada
Guadalajara-Zapotlanejo – reforzamiento del puente Fernando Espinosa	oct-12	sep-13	Terminada
León- Aguascalientes construcción El Desperdicio II - Encarnación de Díaz	oct-12	jun-14	En proceso
Guadalajara-Zapotlanejo construcción de calles laterales entre Arroyo de Enmedio y Tonalá	dic-12	ene-14	Terminada
Zacapu / Maravatío – Zapotlanejo	Liberación del derecho de vía pendiente por parte de la SCT, fecha estimada de terminación 18 meses después de recibido éste.		

En lo relativo a la inversión en Obras de Ampliación, al 31 de diciembre de 2013 se ha invertido un monto total acumulado desde el inicio de la Concesión FARAC I de \$1,333.3<sup>47</sup> 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 2013 fue de \$43.7 millones, relativo a las Obras de Ampliación 1 y 2<sup>48</sup>. Estos recursos se dispusieron del efectivo inicial de \$50.0 millones establecido en el Título de Concesión FARAC I para tal concepto, constituido en el Fideicomiso de Obras de Ampliación fondeado inicialmente con \$1,500.0 millones de Pesos.

La Tabla 14 detalla la inversión tanto en trabajos de rehabilitación como en Obras de Ampliación realizados desde el inicio de la Concesión FARAC I

**Tabla 14. Inversión acumulada (cifras en miles de pesos)**

INVERSIONES	2013	2012	2011	2010	2009	2008	ACUMULADO
<b>Obras de Ampliación</b>	271,778.0	316,572.2	117,631.3	218,185.5	366,047.7	43,090.5	1,333,305.2
1. Obra.	270,534.1	313,906.3	112,531.9	207,644.6	341,885.1	43,090.5	1,289,592.4
2. Liberación Derecho de Vía	1,243.9	2,666.0	5,099.4	10,540.9	24,162.6	-	43,712.8
<b>Trabajos de Rehabilitación</b>	297,855.7	297,327.0	300,478.0	786,994.0	847,144.0	362,309.0	2,892,107.7
<b>TOTAL</b>	<b>569,633.7</b>	<b>613,899.2</b>	<b>418,109.3</b>	<b>1,005,179.5</b>	<b>1,213,191.7</b>	<b>405,399.5</b>	<b>4,225,412.9</b>

\*Sin IVA

Trabajos de rehabilitación CONIPSA y COVIQSA

<sup>47</sup> Monto sin IVA.

<sup>48</sup> De conformidad con la Tabla 14.

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 COVIQSA, la modernización de los tramos respectivos 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 SCT en el Contrato PPS y la concesionaria ha recibido la certificación correspondiente por parte de la SCT.

## **Seguros**

### 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 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 en Operación.*

1. Obra civil terminada.
2. Responsabilidad civil de la concesionaria y del usuario.

Al 31 de diciembre de 2013, todos los seguros anteriores se encuentran contratados y vigentes.

### CONIPSA

CONIPSA cuenta con los seguros requeridos bajo el Título de Concesión CONIPSA y el Contrato PPS, así como los seguros acostumbrados por las empresas pertenecientes al mismo giro. Las coberturas de dichos seguros cumplen con los requerimientos del Título de Concesión CONIPSA y el Contrato PPS.

### COVIQSA

COVIQSA cuenta con los seguros requeridos bajo el Título de Concesión COVIQSA y el Contrato PPS, así como los seguros 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.

## **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 II.2.7 del presente Reporte Anual.

## **Activos en garantía**

Como se mencionó previamente, como parte integrante del financiamiento con el que cuenta RCO, se creó una prenda en primer grado de prelación sobre todos sus bienes tangibles e intangibles (excluyendo los derechos derivados del Título de Concesión FARAC I, los derechos derivados del Contrato de Operación FARAC I y otros activos o derechos transferidos o a ser transferidos conforme al Contrato de Fideicomiso de los Acreedores Preferentes y el fideicomiso de las Obras de Ampliación) 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 III.3 “Informe de Créditos Relevantes” del presente Reporte Anual.

#### **II.2.12. 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 notificado 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, pueda tener un impacto significativo sobre los resultados de operación y la posición financiera de RCO.

Con respecto al aprovechamiento del Derecho de Vía de las Autopistas, se encuentran en proceso juicios civiles ordinarios y juicios de amparo relacionados con permisos de acceso a las Autopistas; 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.

Con respecto al curso ordinario de las operaciones de RCO, se encuentran en proceso juicios civiles ordinarios relacionados con contratos de construcción; actualmente algunos 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 por sus empleados o directivos.

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

#### **II.2.13. 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 determina expresamente el número de las acciones representativas del capital social mínimo fijo al término de cada periodo anual.

Adicionalmente, 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 otorgado por la Secretaría de Relaciones Exteriores relacionado en este instrumento, 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.

##### Capital social en el ejercicio 2011

El 19 de septiembre de 2011 y el 21 de septiembre de 2011, fueron suscritas un total de 2,415,730,200 acciones parte del capital social representativo del capital variable autorizado en el ejercicio 2010 para realizar la adquisición de CONIPSA y COVIQSA; 2,312,095,400 fueron acciones Serie “A” y 103,634,800 fueron acciones Serie “B”.

De las 2,312,095,400 acciones Serie “A” suscritas mencionadas en el párrafo anterior, fueron pagadas 1,918,837,000. Por su parte, 103,634,800 Serie “B” fueron pagadas. Todas las acciones pagadas registraron \$0.89 centavos por acción.

Adicionalmente, de las 1,918,837,000 acciones Serie "A" suscritas y pagadas, 1,741,572,900 fueron pagadas en especie por CONOISA, siendo las acciones representativas del capital social de CONIPSA y COVIQSA dicha aportación en especie.

Al cierre del ejercicio 2011, el capital social de RCO se encontraba distribuido conforme a la Tabla 15 siguiente:

**Tabla 15. Acciones RCO al 31 de diciembre de 2011**

Accionistas	Acciones			Total Serie A+B
	Serie A fijo	Serie A variable	Serie B	
CICASA	50	18,186,499	-	18,186,549
CONOISA (1)	15,343	5,753,939,308	-	5,753,954,651
GS Global Infrastructure Partners I, LP	1	1,819	-	1,820
GS Infrastructure Advisors 2006, LLC.	1	1,819	-	1,820
Matador Infra BV (antes Zwinger Opco IBV)	39,998	14,726,460,065	-	14,726,500,063
Fideicomiso Emisor 661 (BNYMELLON)	-	-	8,609,634,800	8,609,634,800
<b>TOTAL</b>	<b>55,393</b>	<b>20,498,589,510</b>	<b>8,609,634,800</b>	<b>29,108,279,703</b>

(1) Del total de acciones de CONOISA al cierre de 2011, 393,258,400 son suscritas no pagadas.

El remanente del capital social autorizado no suscrito (103,634,937 acciones Serie "A" y 1,026,222,309 acciones Serie "B"), así como 393,258,400 acciones Serie "A" suscritas no pagadas, se mantuvieron al 31 de diciembre de 2011 en tesorería.

Capital social en el ejercicio 2012

Con fecha 17 de diciembre de 2012, los accionistas de RCO adoptaron resoluciones unánimes fuera de asamblea confirmadas por escrito, por virtud de las cuales resolvieron, entre otras cosas: (i) aprobar la cancelación de 496,893,337 acciones Serie "A", ordinarias, nominativas, sin expresión de valor nominal, representativas de la porción variable del capital social de RCO, y de 1,026,222,309 acciones Serie "B", ordinarias, nominativas, sin expresión de valor nominal, representativas de la porción variable del capital social de RCO, todas las cuales se encontraban en la tesorería de RCO; y (ii) reclasificar 41 acciones Serie "A", representativas de la parte fija del capital social de RCO, íntegramente suscritas y pagadas, propiedad de CONOISA, en acciones representativas de la parte variable del capital social de RCO, a fin de dar cumplimiento al requerimiento de la CNBV en el sentido que las acciones representativas del capital fijo de RCO y las acciones representativas del capital variable de RCO tengan el mismo valor nominal teórico.

Al cierre del ejercicio 2012, el capital social de RCO se encontraba distribuido conforme a las Tabla 16 siguiente:

**Tabla 16. Acciones RCO al 31 de diciembre de 2012**

Accionistas	Acciones			Total Serie A+B
	Serie A fijo	Serie A variable	Serie B	
CICASA	50	18,186,499	-	18,186,549
CONOISA	15,302	5,360,680,949	-	5,360,696,251
GS Global Infrastructure Partners I, LP	1	1,819	-	1,820
GS Infrastructure Advisors 2006, LLC.	1	1,819	-	1,820
Matador Infra BV (antes Zwinger Opco IBV)	39,998	14,726,460,065	-	14,726,500,063
Fideicomiso Emisor 661 (BNYMELLON)	-	-	8,609,634,800	8,609,634,800
<b>Total de acciones</b>	<b>55,352</b>	<b>20,105,331,151</b>	<b>8,609,634,800</b>	<b>28,715,021,303</b>

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.

### Capital social en el ejercicio 2013

El 6 de agosto 2013, CICASA y CONOISA enajenaron el 100% de las acciones Serie "A" representativas del capital social de RCO que eran de su propiedad para cuyo efecto: (i) CICASA endosó en propiedad a favor de y entregó a la sociedad denominada Alghero (Ireland) Limited los títulos de acciones definitivos números 42 y 47 que amparan respectivamente 50 acciones Serie "A" ordinarias, nominativas, representativas del capital fijo del capital social de RCO y 18,186,499 acciones Serie "A" ordinarias, representativas del capital variable del capital social de RCO, (ii) CONOISA endosó en propiedad a favor de y entregó a Alghero (Ireland) Limited los títulos de acciones definitivos números 43 y 48, mismos que amparan respectivamente 15,302 acciones Serie "A" representativas del capital fijo del capital social de RCO y 5,360,680,949 acciones Serie "A" ordinarias, representativas del capital variable del capital social de RCO.

Con esta misma fecha Alghero (Ireland) Limited solicitó su registro como accionista en el Libro de Registro de Acciones de RCO. Al cierre del ejercicio 2013, el capital social de RCO se encontraba distribuido conforme a la Tabla 17 siguiente:

**Tabla 17. Acciones RCO al 31 de diciembre de 2013**

Accionistas	Acciones			Total Serie A+B
	Serie A fijo	Serie A variable	Serie B	
GS Global Infrastructure Partners I, LP	1	1,819	-	1,820
GS Infrastructure Advisors 2006, LLC.	1	1,819	-	1,820
Matador Infra BV (antes Zwinger Opco IBV)	39,998	14,726,460,065	-	14,726,500,063
Alghero (Ireland) Limited	15,352	5,378,867,448	-	5,378,882,800
Fideicomiso Emisor 661 (BNYMELLON)	-	-	8,609,634,800	8,609,634,800
<b>Total de acciones</b>	<b>55,352</b>	<b>20,105,331,151</b>	<b>8,609,634,800</b>	<b>28,715,021,303</b>

#### **II.2.14. Dividendos**

RCO no ha decretado dividendo alguno desde el inicio de sus operaciones. 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, 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 hubiere pérdidas del capital social, una vez que este haya sido reintegrado o reducido; y
  - b) si hubiere 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 5.0% (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 sociedad 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 85.0% 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 pudiera 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.



### **II.2.15 Controles cambiarios y otras limitaciones que afectan a los tenedores de los títulos**

Actualmente no existen en México leyes que restrinjan la exportación o importación de capital, incluyendo controles cambiarios, o bien que puedan afectar la transferencia de dividendos, intereses u otros pagos a los tenedores no residentes en México de los valores de la compañía. Sin embargo, no es posible asegurar que dichos controles no serán establecidos en el futuro (lo cual se encuentra fuera del control de la Compañía) ni estimar el impacto que ello podría tener para los tenedores de sus valores.

### **II.2.16. Adopción del Régimen de Sociedad Anónima Bursátil**

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 RCO, 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.

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 las acciones representativas del capital social de RCO.

### III. 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 la firma Deloitte, auditores externos de la Concesionaria. Los estados financieros de RCO fueron preparados conforme a las NIIF vigentes para el periodo 2013. La información correspondiente a los ejercicios 2011, 2012 y 2013 fue obtenida de los Estados Financieros Consolidados dictaminados de RCO, que forman parte de este Reporte Anual.

El 22 de septiembre del 2011, RCO adquirió el 100.0% 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.

Por lo anterior, a partir del tercer trimestre de 2011, RCO consolida los resultados de CONIPSA y COVIQSA, con el correspondiente impacto financiero que se explica en esta sección. Cabe mencionar que RCO consolida los resultados operativos y financieros de CONIPSA y COVIQSA a partir del 23 de septiembre de 2011 mientras que el estado de situación financiera incorpora el total de los activos y pasivos de ambas empresas al 31 de diciembre de 2011.

#### III.1 Información financiera seleccionada

##### El Negocio de RCO

RCO es uno de los concesionarios privados de carreteras más grandes en México. Conjuntamente con sus subsidiarias consolidadas COVIQSA y CONIPSA, RCO opera aproximadamente 756.7 kilómetros de carreteras. La gran mayoría de los activos de RCO se encuentra localizada en México y todos sus ingresos y utilidades netas derivan de la operación de las Autopistas y de los Tramos Carreteros Libres de Peaje, así como de negocios relacionados con las mismas ubicados en México.

##### Concesión FARAC I, Concesión CONIPSA y Concesión COVIQSA

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 2010), que son el Distrito Federal 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, Tepatlán, Zapotlanejo, León y Aguascalientes, en los estados de Michoacán, Jalisco, Guanajuato y Aguascalientes.

Los ingresos de RCO derivan de las Autopistas, principalmente del cobro de peaje y, en menor medida, de los negocios que opera en dichas Autopistas, incluyendo cobros por participación en utilidades respecto de negocios, tales como gasolineras 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 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 2013, las Autopistas en Operación generaron un total de \$4,006.0 millones en Ingresos de peaje por concesión, lo que representó un incremento de 5.9% en comparación con 2012, en el que RCO obtuvo \$3,782.0 millones, lo cual representó un 11.6% respecto de los \$3,388.0 millones obtenidos en 2011. Estos ingresos de peaje representaron aproximadamente 73.9%, 77.0% y 89.8%, de los ingresos consolidados de RCO para los ejercicios concluidos al 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011, respectivamente. Así también, en 2013, RCO generó \$44.5 millones en ingresos por uso de Derecho de Vía, lo que representó un crecimiento de 104.5% en comparación con el 2012, en el que se situaron en \$21.8 millones o un crecimiento de 105.5% y 2011, en el que se situaron en \$10.6 millones.

Para el ejercicio concluido el 31 de diciembre de 2013, el TPD de las Autopistas en Operación fue de 10,208 vehículos, lo que representó un incremento de 1.4% y 5.7%, de los 10,067 vehículos y 9,522 vehículos en 2012 y 2011, respectivamente. El tráfico vehicular en las Autopistas en Operación 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 manufacturas de las industrias automotriz, productos de consumo, tecnología de la información, semiconductores, transporte y aeronáutica. Dicho crecimiento se ha traducido en una TACC de 5.0% en el TPD del año 2000 al 2013, que incluye un periodo que precede la operación de las Autopistas por parte de RCO. Los ingresos netos 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 2013, dichos ingresos netos de peaje electrónico registraron un incremento a una TACC de 10.1%.

CONIPSA y COVIQSA son subsidiarias que consolida RCO, las cuales conectan a La Piedad con Irapuato, e Irapuato con Querétaro, respectivamente; ubicadas en los Estados de Michoacán, Guanajuato y Querétaro, cuyos estados en conjunto contribuyeron aproximadamente con el 8.2% del PIB de México en 2012<sup>49</sup> y cuentan con el 10.4%<sup>50</sup> de la población del país. Los ingresos de RCO de las Tramos Carreteros Libres de Peaje derivan de los pagos por servicios de peaje que realiza la SCT con base en los vehículos que utilizan dichos tramos carreteros y de los pagos por servicios de operación, los cuales son realizados por proveer capacidad carretera y servicios de operación en dichos tramos carreteros conforme a los Contratos PPS. Al finalizar 2013, COVIQSA y CONIPSA recibieron, en conjunto, \$633.7 millones en ingresos por servicios de peaje y \$388.6 millones en ingresos por servicios de operación, en ambos casos, de la SCT. Para los ejercicios concluidos al 31 de diciembre de 2013 y 2012, aproximadamente 18.9% y 18.6%, respectivamente, de los ingresos 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 ha transferido exceso de efectivo acumulado hacia RCO de \$819.6 millones en calidad de préstamo intercompañías al amparo del contrato de deuda subordinado entre RCO, CONIPSA y COVIQSA.

### **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 la demanda 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 generalmente crece a una tasa mayor respecto de otro tipo de vehículos como resultado de crecimiento del PIB, así como también por que 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. El aumento de tráfico también resulta en un congestionamiento de los caminos libres de peaje, y debido a la capacidad limitada de las mismas, así como un incremento del peso de la eficiencia en tiempo que ofrecen las vías de peaje menos congestionadas. RCO considera que los niveles de tráfico en carreteras de peaje, incluyendo las Autopistas de RCO, se benefician del incremento en el crecimiento cuando aumentan los niveles generales de tráfico. RCO espera que, debido al crecimiento proyectado del PIB en México, la relativamente baja penetración de autos en sus Autopistas y el hecho de que las vías libres de peaje capturan una fracción significativa de las restricciones en el tráfico y la capacidad, el tráfico en sus Autopistas continúe creciendo. Ver Sección II.2.1 "Descripción del Negocio: Actividad Principal - FARAC I del presente Reporte Anual.

#### Crecimiento de tráfico

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 el nuevo libramiento de Guadalajara y nuevas vías alimentadoras, así como, en el futuro, la carretera Atizapán-Atzacmulco.

#### 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 2013, 2012 y 2011, los ingresos por Servicios Auxiliares representaron 0.8% y 0.4% y 0.3%, respectivamente, de los ingresos consolidados de RCO.

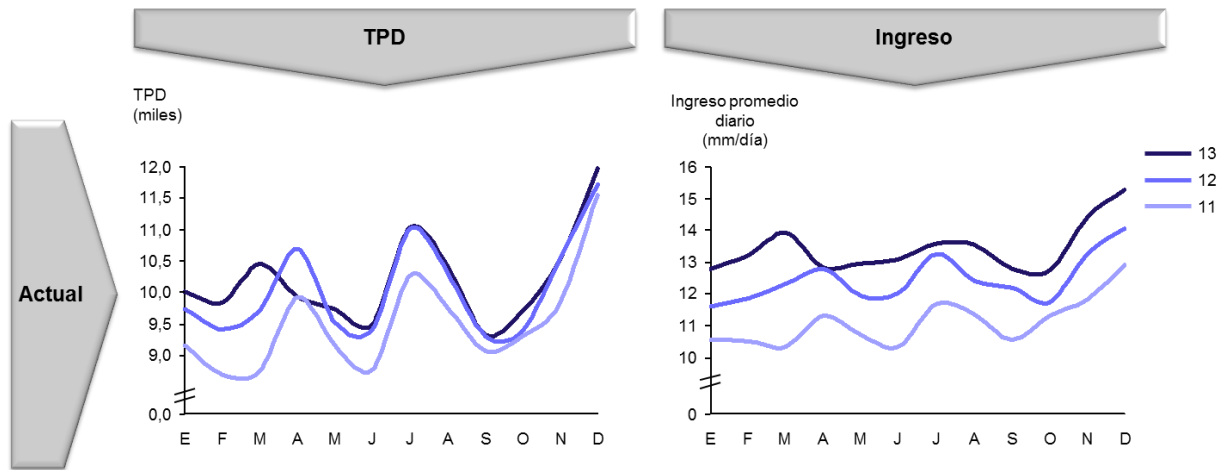
<sup>49</sup>Dato obtenido con la información más reciente del Banco de Información Económica del INEGI (BIE).

<sup>50</sup>Obtenido del último censo INEGI 2010.

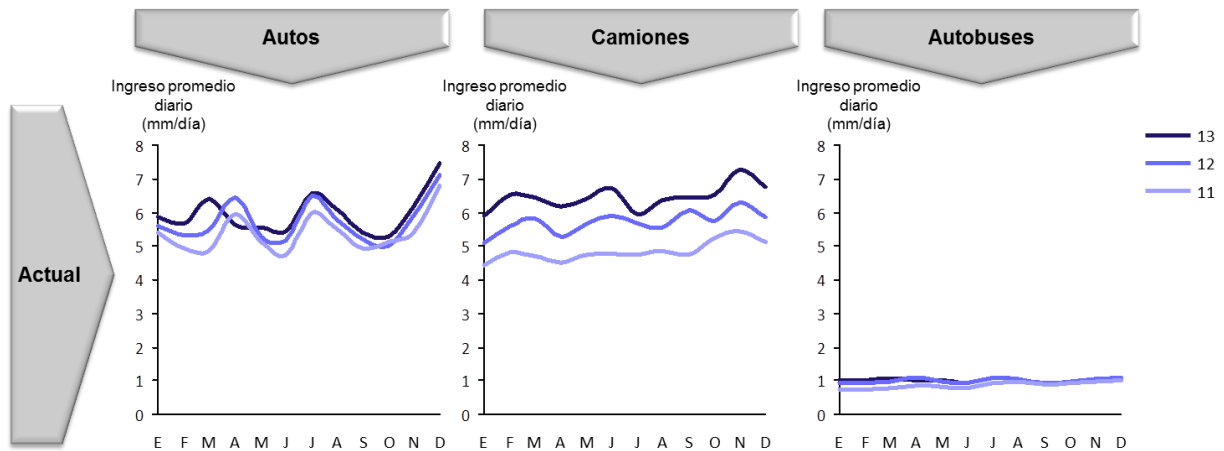
## Estacionalidad

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 permanece constante durante todo el año. En 2013, el 64.3% de los vehículos que utilizaron las Autopistas fueron autos. Por lo tanto, los ingresos por 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 durante 2013.

**Gráfico 11. Estacionalidad**



La gráfica anterior considera los Ingresos como Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico



## 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 que cause así 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 bajo los instrumentos derivados que tienen un componente en UDI y bajo los Certificados Bursátiles denominados en UDI.

## **Componentes de Ingresos y Costos**

### Ingresos de peaje por concesión

RCO puede determinar libremente las tarifas de peaje que cobra a los usuarios de las Autopistas en Operación, 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 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 5.0% 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 SCT. Adicionalmente, RCO y la SCT 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.

### Ingresos por servicios de operación (pagos por disponibilidad)

CONIPSA y COVIQSA reciben ingresos por servicios de operación de la SCT derivado de los Contratos PPS como contraprestación por mantener los Tramos Carreteros Libres de Peaje 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 servicios de peaje (pagos por uso)

CONIPSA y COVIQSA también reciben ingresos por servicios de peaje por parte de la SCT con base en el número de vehículos que usen los Tramos Carreteros Libres de Peaje. 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 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 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 gasolineras ubicadas en dicho el 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 en las Autopistas, los cuales opera al amparo de contratos de franquicia.

### Ingresos por Construcción de Obras de Ampliación y rehabilitación

De conformidad con la Interpretación No.12 del Comité de Interpretaciones de las Normas Internacionales de Información Financiera "Acuerdos para la concesión de servicios" ("CINIIF 12") RCO reconoce los ingresos derivados de la construcción durante el periodo en el cual incurre en los costos de construcción en relación con los trabajos de ampliación y mantenimiento que son contabilizados como incrementos al activo intangible. Estos ingresos son compensados, a su vez, por los montos correspondientes a los costos de construcción, por lo que dichos ingresos no tienen efecto alguno sobre los ingresos de operación de RCO. Al respecto véase Sección III.6 del presente Reporte Anual - "Principales Políticas Contables".

#### Amortización del activo intangible por concesión

Los gastos de amortización se encuentran conformados principalmente de la amortización de los activos intangibles relacionados con los derechos de concesión contabilizados como activos intangibles, de conformidad con la CINIIF 12.

#### Operación y Mantenimiento del activo por concesión

Los costos de Operación y Mantenimiento de la Compañía incluyen cantidades pagadas al Operador conforme al Contrato de Operación y Mantenimiento de las Autopistas en Operación así como al Contrato de Operación y Mantenimiento de los Tramos Carreteros Libres de Peaje y en los montos distribuidos para hacer frente a los costos de mantenimiento mayor para el periodo correspondiente. Las cantidades distribuidas se determinan proyectando los costos de mantenimiento mayor para los próximos cinco años y distribuyendo el costo promedio anual sobre dicho periodo de cinco años en el presente año.

#### 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 III.6 del presente Reporte Anual “-Principales Políticas Contables-”, de conformidad con la CINIIF12, los costos de construcción son compensados por el monto correspondiente a los ingresos por construcción registrados para el periodo en el que dichos costos son devengados, por lo que dichos ingresos no tienen efecto alguno sobre los ingresos de operación de RCO como resultado de la incidencia en dichos costos.

#### Costos de peaje por concesión

Los costos de cobro de peaje incluyen los pagos por ingresos compartidos que hace RCO a la SCT al amparo del Título de Concesión FARAC I y las cuotas de administración pagadas al Operador al amparo de los Contratos de Operación y Mantenimiento de las Autopistas en Operación y los Tramos Carreteros Libres de cuota, junto con otros gastos relacionados con el sistema de cobro de peaje y la publicidad y mercadotecnia de las Autopistas.

#### Resultado financiero

El resultado financiero se encuentra compuesto de; (i) gasto por intereses el cual incluye pagos de comisiones e intereses realizados al amparo 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.

**Tabla 18. Información del Estado de Utilidad Integral**

Red de Carreteras de Occidente, SAB de CV y Subsidiarias			
ESTADOS CONSOLIDADOS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS Y OTROS INGRESOS (GASTOS) INTEGRALES COMPARATIVOS			
Del 1 de enero al 31 de diciembre de:			
(Cifras en miles)			
	2013	2012	2011
<b>INGRESOS TOTALES</b>	5,419,903.6	4,912,885.2	3,771,418.2
Ingresos por peaje por concesión	4,005,977.4	3,781,986.0	3,387,971.9
Ingresos por servicios de peaje	633,673.2	533,309.6	259,220.7
Ingresos por servicios de operación	388,644.7	379,185.9	76,559.6
Ingresos por uso derecho de vía y otros relacionados	44,529.4	21,770.8	10,596.5
Total ingresos de peaje y otros ingresos de concesión	5,072,824.7	4,716,252.3	3,734,348.6
Ingresos por construcción de obras de ampliación y rehabilitación	347,078.9	196,632.9	37,069.5
<b>COSTOS Y GASTOS</b>	2,326,936.2	2,311,033.4	1,711,768.0
Amortización del activo intangible por concesión	1,080,993.4	1,065,947.7	828,126.4
Operación y mantenimiento de activo por concesión	592,484.8	761,182.1	619,461.9
Costos de peaje por concesión	144,467.7	142,336.1	140,042.9
Costo de venta	9,930.1	-	-
Costos de construcción de obras de ampliación y rehabilitación	347,078.9	196,632.9	37,069.5
Gastos generales y de administración	151,981.3	144,934.6	87,067.3
<b>UTILIDAD ANTES DE OTROS INGRESOS (GASTOS), NETO</b>	3,092,967.4	2,601,851.8	2,059,650.2
Otros ingresos, neto	148,908.7	108,973.3	8,868.1
<b>UTILIDAD DE OPERACIÓN</b>	3,241,876.1	2,710,825.1	2,068,518.3
Resultado financiero	4,848,020.5	4,183,982.0	3,138,770.5
Gasto por intereses	4,803,602.2	4,208,911.8	3,219,186.7
Comisiones e intereses por financiamiento	2,380,559.9	2,190,987.6	2,029,276.9
Intereses instrumentos financieros derivados	624,019.2	882,945.9	924,518.3
Efecto valuación de instrumentos financieros derivados	1,992.1	1,767.0	0.9
Cancelación y reestructuración de instrumentos financieros derivados	1,392,692.1	735,696.8	-
Amortización comisiones y gastos por contratación de créditos	151,327.5	153,110.5	105,290.6
Intereses mantenimiento mayor	253,011.4	244,404.0	160,100.0
Pérdida en actualización de UDIS, neta	243,298.9	89,907.0	-
Ingresos por intereses	(199,256.8)	(114,191.5)	(82,235.5)
Rendimientos por inversión	(199,256.8)	(114,191.5)	(82,235.5)
(Ganancia) pérdida cambiaria, neta	376.2	(645.3)	1,819.3
<b>PÉRDIDA ANTES DE IMPUESTOS A LA UTILIDAD</b>	(1,606,144.4)	(1,473,156.9)	(1,070,252.1)
<b>IMPUESTOS A LA UTILIDAD (BENEFICIO)</b>	(1,160,699.1)	(770,049.2)	(554,378.4)
<b>PÉRDIDA NETA CONSOLIDADA DEL PERIODO</b>	(445,445.3)	(703,107.7)	(515,873.7)
<b>Otros componentes de la utilidad (pérdida) Integral</b>			
Partidas que serán reclasificadas posteriormente a pérdidas y ganancias			
Valuación de instrumentos financieros derivados	1,763,962.0	(409,056.4)	(563,104.1)
Impuestos diferidos de los instrumentos financieros	(446,290.4)	113,308.6	158,518.0
<b>UTILIDAD (PÉRDIDA) INTEGRAL NETA DEL PERIODO</b>	872,226.3	(998,855.5)	(920,459.8)
Utilidad (pérdida) neta atribuible a:			
<b>PROPIETARIOS DE LA CONTROLADORA</b>	(445,445.3)	(703,108.2)	(515,874.0)
<b>PARTICIPACIONES NO CONTROLADORAS</b>	-	0.5	0.3
Utilidad (pérdida) integral atribuible a:			
<b>PROPIETARIOS DE LA CONTROLADORA</b>	872,226.3	(998,856.0)	(920,460.1)
<b>PARTICIPACIONES NO CONTROLADORAS</b>	-	0.5	0.3
<b>UTILIDAD (PÉRDIDA) BÁSICA POR ACCIÓN ORDINARIA (pesos)</b>	(0.02)	(0.02)	(0.02)
<b>UTILIDAD (PÉRDIDA) POR ACCIÓN DILUIDA (pesos)</b>	(0.02)	(0.02)	(0.02)

**Tabla 19. Información del Estado de Situación Financiera**

<b>Red de Carreteras de Occidente, SAB de CV y Subsidiarias</b>			
<b>ESTADOS DE SITUACIÓN FINANCIERA CONSOLIDADOS COMPARATIVOS AL:</b>			
(Cifras en miles)			
	<u>2013</u>	<u>2012</u>	<u>2011</u>
<b>ACTIVO</b>			
Activo circulante			
Efectivo y equivalentes de efectivo	5,215,836.2	3,091,926.5	1,825,128.8
Clientes	355,249.3	557,203.2	974,373.4
Impuestos por recuperar	37,171.9	71,881.4	19,614.2
Activo financiero porción circulante	458,959.0	564,014.2	377,415.3
Otras cuentas por cobrar y pagos anticipados	43,379.2	71,649.1	132,927.4
Total activo circulante	6,110,595.6	4,356,674.4	3,329,459.1
Activo no circulante			
Efectivo restringido largo plazo	87,296.6	83,999.5	81,771.4
Activo financiero largo plazo	973,967.4	1,044,432.7	930,203.1
Activo intangible por concesión	44,606,647.8	45,359,981.4	46,147,217.3
Derechos de Franquicia	1,174.5	653.0	-
Mobiliario y equipo, neto	7,917.0	3,409.6	3,613.6
Impuestos a la utilidad diferidos	5,418,101.1	4,611,270.0	3,728,688.6
Otros activos	810.0	759.0	34,014.6
Total activo no circulante	51,095,914.4	51,104,505.1	50,925,508.7
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>57,206,510.0</b>	<b>55,461,179.5</b>	<b>54,254,967.8</b>
<b>PASIVO Y CAPITAL CONTABLE</b>			
Pasivo circulante			
Proveedores	287,544.9	44,074.9	15,236.2
Intereses de financiamiento por pagar	403,694.6	276,572.8	112,618.6
Intereses instrumentos financieros derivados por pagar	29,549.9	32,585.6	21,065.0
Otras cuentas por pagar	29,275.2	19,062.6	16,967.3
Provisiones a corto plazo	647,974.6	428,000.0	250,663.6
Cuentas por pagar partes relacionadas	-	443,595.9	716,548.7
Deuda a corto plazo	163,759.5	104,446.5	86,124.1
Beneficios a empleados	40,986.5	35,727.8	13,649.1
Cuentas por pagar por obra ejecutada no estimada	41,995.2	2,515.0	23,441.3
Impuestos por pagar, excepto utilidad	112,916.9	108,573.9	167,044.4
Participación de los trabajadores en las utilidades por pagar	563.1	207.5	401.4
Impuestos por pagar a la utilidad	135,638.6	-	14,825.1
Total pasivo circulante	1,893,899.0	1,495,362.5	1,438,584.8
Pasivo no circulante			
Deuda a largo plazo	33,743,385.2	31,342,991.5	29,296,986.2
Provisión para mantenimiento mayor	210,476.3	348,934.5	289,400.0
Beneficio a empleados	22,229.8	20,837.7	20,639.7
Instrumentos financieros derivados	1,394,686.0	3,086,781.0	2,683,597.9
Impuesto empresarial a tasa única diferido	-	96,664.9	107,296.5
Total de pasivo no circulante	35,370,777.3	34,896,209.6	32,397,920.3
<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>37,264,676.3</b>	<b>36,391,572.1</b>	<b>33,836,505.1</b>
<b>CAPITAL CONTABLE</b>			
Capital social nominal	25,938,767.5	25,938,767.5	26,288,767.5
Resultados acumulados	(5,218,972.3)	(4,773,527.8)	(4,070,419.6)
Valuación de instrumentos financieros derivados	(777,948.3)	(2,095,621.4)	(1,799,881.0)
Pérdidas o Ganancias actuariales	(13.2)	(11.6)	(4.2)
Participación controladora	19,941,833.7	19,069,606.7	20,418,462.7
Participación no controladora	-	0.7	0.0
<b>TOTAL CAPITAL CONTABLE</b>	<b>19,941,833.7</b>	<b>19,069,607.4</b>	<b>20,418,462.7</b>
<b>TOTAL PASIVO MAS CAPITAL CONTABLE</b>	<b>57,206,510.0</b>	<b>55,461,179.5</b>	<b>54,254,967.8</b>



**Tabla 20. Información del Estado de Flujos de Efectivo**

<b>Red de Carreteras de Occidente, SAB de CV y Subsidiarias</b>			
<b>ESTADOS DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADOS COMPARATIVOS</b>			
<b>(Método Indirecto)</b>			
<b>Del 1 de enero al 31 de diciembre de:</b>			
(Cifras en mdp)			
Concepto	2013	2012	2011
<b>ACTIVIDADES DE OPERACIÓN</b>			
<b>Pérdida antes de impuestos a la utilidad</b>	<b>(1,606,144.4)</b>	<b>(1,473,156.9)</b>	<b>(1,070,252.1)</b>
Partidas relacionadas con actividades de inversión:			
Depreciación y amortización	1,081,982.8	1,067,241.8	830,252.5
Partidas relacionadas con actividades de financiamiento:			
Intereses devengados a cargo	2,633,571.3	2,435,391.6	2,043,737.2
Instrumentos financieros derivados devengados	2,016,711.3	1,618,732.6	924,518.3
Efecto de valuación de instrumentos financieros derivados	1,992.1	1,677.0	-
Amortización de comisiones y gastos por financiamiento	151,327.5	153,110.5	105,290.6
Fluctuación cambiaria no pagada	(5.8)	(55.1)	38.1
(Pérdida) ganancia en actualización de udis, neta	243,298.9	89,907.1	-
Otros	-	(95,427.1)	-
	<u>4,522,733.7</u>	<u>3,797,421.5</u>	<u>2,833,584.6</u>
+/- Disminución (aumento) en:			
Clientes	201,953.9	417,170.2	(186,842.8)
Impuestos por recuperar	34,709.4	(52,267.1)	14,009.6
Activo Financiero	175,520.5	(555,401.4)	(136,861.6)
Otras cuentas por cobrar y pagos anticipados	28,269.9	61,278.3	(2,671.4)
Otros activos	(51.0)	32,728.1	-
+/- (Disminución) aumento en:			
Proveedores	243,475.8	28,893.8	(7,698.6)
Otras cuentas por pagar	10,212.6	2,095.4	(5,489.2)
Provisiones	(171,495.1)	(7,533.0)	155,132.8
Cuentas por pagar y por cobrar a partes relacionadas, neto	(443,595.9)	(272,952.8)	(13,024.3)
Impuestos, excepto impuestos a la utilidad	(27,121.1)	(82,623.3)	93,721.6
Impuestos a la utilidad pagados	(21,984.6)	-	272.0
Participación de los trabajadores en las utilidades	355.6	(193.9)	19.8
Beneficios a empleados	6,649.3	22,269.3	14,261.1
<b>Flujos netos de efectivo de actividades de operación</b>	<b>4,559,633.0</b>	<b>3,390,885.1</b>	<b>2,758,413.6</b>
<b>ACTIVIDADES DE INVERSIÓN</b>			
Inversiones en Acciones	-	-	-
Flujo neto del negocio adquirido	-	-	216,917.0
Adquisición de mobiliario y equipo	(5,291.2)	(1,055.6)	(167.8)
Derechos de franquicia	(727.1)	(687.3)	-
Activo intangible por concesión	(288,179.7)	(299,638.2)	(132,349.7)
<b>Flujos netos de efectivo de actividades de inversión</b>	<b>(294,198.0)</b>	<b>(301,381.1)</b>	<b>84,399.5</b>
<b>ACTIVIDADES DE FINANCIAMIENTO</b>			
Préstamos obtenidos	14,764,545.1	8,623,454.6	560,000.0
Prepago de deuda	(12,414,875.0)	(6,559,297.2)	(292,305.0)
Intereses pagados	(2,253,438.1)	(2,027,033.3)	(2,055,075.4)
Pagos de instrumentos financieros derivados	(1,851,520.4)	(1,614,755.0)	(930,661.9)
Comisiones por financiamiento	(382,939.8)	(238,055.8)	-
Aumento de capital social	-	-	250,000.0
Gastos por colocación de acciones	-	(4,791.5)	-
<b>Flujos netos de efectivo de actividades de financiamiento</b>	<b>(2,138,228.2)</b>	<b>(1,820,478.2)</b>	<b>(2,468,042.3)</b>
+/- Aumento (disminución) de efectivo y equivalentes de efectivo	2,127,206.8	1,269,025.8	374,770.8
Efectivo y equivalentes de efectivo al principio del periodo	<u>3,175,926.0</u>	<u>1,906,900.2</u>	<u>1,532,129.4</u>
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del periodo	<u>5,303,132.8</u>	<u>3,175,926.0</u>	<u>1,906,900.2</u>

Comentarios sobre los Estados Financieros se pueden apreciar en la Sección III.4 “Comentarios y Análisis de la administración Sobre Resultados Operativos y Situación Financiera de RCO” del presente Reporte Anual.

### **III.2 Información financiera por línea de negocio**

#### Ingresos de FARAC I

Los ingresos de RCO por el 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 proporcionan la mayoría del ingreso; estos derivan casi en su totalidad de las cuotas de peaje cobradas a los usuarios por el uso de las Autopistas en Operación. Al 31 de diciembre de 2013 el 43.8% de estos ingresos son cobrados a través de un sistema electrónico de peaje.

La tarifa de RCO incluye en los periodos 2011, 2012 y 2013 el 16.0% 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 SCT, 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 5.0% del INPC, con respecto al último incremento tarifario. Así, en enero de 2013, las tarifas de RCO aumentaron en promedio 3.6%, mientras que en 2012 y 2011 aumentaron un 3.8% y un 5.3% respectivamente.

Cabe señalar que el crecimiento de ingresos de peaje por concesión en 2013 respecto a 2012 fue de 5.9% mientras que el crecimiento en 2012 respecto a 2011 fue de 11.6%. Ambos crecimientos derivados de la optimización e implementación de estrategias comerciales y operativas, así como del aumento tarifario de acuerdo al INPC.

El crecimiento de ingresos de 2013 respecto a 2012 se vio beneficiado por el crecimiento en ingresos en 11.5% en el segmento de camiones; así también, el incremento de tráfico principalmente en los tramos Guadalajara - Zapotlanejo y León - Aguascalientes 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 gasolineras 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 la incorporación de CONIPSA y COVIQSA, se reconocen dos tipos de ingresos adicionales a partir de septiembre de 2011: (a) ingresos por servicios de peaje y, (b) ingresos por servicios de operación.

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

### **III.3 Informe de Créditos Relevantes.**

#### **III.3.1 Créditos Preferentes.**

##### **III.3.1.1 Créditos Preferentes FARAC I**

RCO cuenta con Créditos Preferentes al amparo del FARAC I, todos denominados en Pesos y UDI. En cada caso el acreditado es RCO y los acreedores comprenden: (i) sindicato de bancos nacionales y extranjeros, (ii) bancos nacionales a título particular y, (iii) inversionistas bursátiles tanto nacionales como extranjeros.

Los Créditos Preferentes son los siguientes:

1. Crédito de Liquidez (línea revolvente de liquidez).
2. Crédito de Adquisición.
3. Crédito de Gastos de Capital (Capex crédito sindicado).
4. Crédito de Gastos de Capital (CAPEX HSBC).

5. Crédito de Adquisición (Banobras 2013).
6. Certificados Bursátiles denominados en pesos.
7. Certificados Bursátiles denominados en UDI.
8. 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).

Cabe mencionar que durante el ejercicio 2013 se continuó con la estrategia de refinanciamiento en donde se logró ampliar el plazo de la deuda, por un total de \$16,510.0 millones, correspondientes a los Créditos de Liquidez, Adquisición y Gastos de Capital (Capex crédito sindicado) con vencimiento en el 2014, 2016 y 2018, quedando solamente balance remanente del Crédito de Adquisición por \$7,710.1 millones con vencimiento en 2018, todo lo anterior mediante: (i) la emisión de Senior Notes con vencimiento en 2028 por un monto de \$7,500.0 millones, (ii) la emisión de Certificados Bursátiles adicionales denominados en UDI con vencimiento en 2032 por un monto equivalente a \$1,874.5 millones, y (iii) la contratación de un Crédito Simple con Banobras con vencimiento en 2032 por un monto de \$7,135.5 millones.

### III.3.1.2 Créditos Preferentes CONIPSA y COVIQSA

Tanto CONIPSA como COVIQSA cuentan con un Crédito Preferente cada una, denominados en Pesos mexicanos. Los acreditados son CONIPSA y COVIQSA en su referente crédito y el acreedor es un sindicato de bancos compuesto de tres entidades mexicanas.

La Tabla 21 muestra las características del crédito de RCO al 31 de diciembre de 2013:

**Tabla 21. Créditos Preferentes RCO<sup>51</sup> (cifras en miles de pesos):**

Tipo de crédito	Concesión	Tasa de Interés	Margen Aplicable	Año de vencimiento	Balance al 31 de diciembre de 2013
Crédito de Adquisición	FARAC I	TIE 28	225 pbs	2018	7,710,112.82
Crédito de Gastos de Capital	FARAC I	TIE 28	350 pbs	2018	490,000.00
Certificados Bursátiles pesos	FARAC I	9.00%	N/A	2027	2,841,000.00
Certificados Bursátiles UDI **	FARAC I	5.25%	N/A	2032	7,492,205.72
Senior Notes	FARAC I	9.00%	N/A	2028	7,500,000.00
Crédito Simple Banobras	FARAC I	9.50%	N/A	2032	7,135,560.55
Crédito COVIQSA	COVIQSA	TIE 91	225 pbs	2021	1,127,017.97
Crédito CONIPSA	CONIPSA	TIE 91	275 pbs	2020	382,800.00
<b>Total</b>					<b>34,678,697.07</b>

\*Margen Aplicable al 31 de diciembre de 2013

\*\* Equivalente a 1'481,044,500 UDIs al valor de la UDI al 31 de diciembre de 2013 de 5.0587

### III.3.2 Instrumentos financieros derivados.

RCO ha hecho uso de Instrumentos Financieros Derivados para mitigar sus riesgos financieros al fijar o topar 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 justo de Mercado de los Instrumentos Financieros Derivados designados como cobertura para el flujo de efectivo. El valor justo de mercado de los Instrumentos Financieros

<sup>51</sup> El margen aplicable del Crédito Preferente de RCO es variable según el año del crédito en el que se encuentre.

Derivados es proporcionado por expertos independientes, basado en sus propias metodologías y haciendo uso de métodos, técnicas y modelos razonables.

Como terceros no relacionados, la revisión de los auditores independientes de RCO incluye los métodos de evaluación, controles internos y procedimientos contables para Instrumentos Financieros Derivados. A la fecha del presente Reporte Anual, los auditores independientes de RCO no han emitido observación o salvedad alguna relacionada con las operaciones financieras de derivados actualmente vigentes.

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 les proporciona 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 2013 no existen derivados implícitos que deban ser segregados del contrato anfitrión.

Por su parte, la tasa de cobertura provista por los Instrumentos Financieros Derivados de RCO en 2013, 2012 y 2011, basada en los riesgos financieros de RCO al término de cada año respectivo, fue de 100.8%, 101.8% y 93.6%, respectivamente.

Los Instrumentos Financieros Derivados han sido designados de manera formal como coberturas de flujo de efectivo y han sido calificados como altamente efectivos, y RCO considera que el efecto potencial de dichos instrumentos sobre sus pérdidas netas y capital de los accionistas es irrelevante. Por tanto, RCO ha determinado que no se requiere ningún análisis de sensibilidad.

#### Tasa variable a tasa fija (cobertura)

Durante 2007 se contrataron tres swaps que cambian el perfil de un financiamiento en tasa variable a una tasa fija promedio ponderada de 8.52% sobre un monto notional de \$15,500.0 millones. El 6 de marzo de 2008 los Acreedores Preferentes de RCO firmaron un acuerdo de novación para dividir uno de los tres swaps en dos swaps. Estos swaps se clasificaron, a partir de mayo de 2009 como cobertura de flujo de efectivo. A partir de su designación de cobertura los cambios en el valor razonable son reconocidos como otro componente de la utilidad integral dentro del capital contable.

En febrero de 2010 la Compañía efectuó una terminación parcial de operaciones financieras derivadas, disminuyendo el valor notional por \$430.0 millones para llegar a un nuevo monto notional por \$15,070.0 millones pagando un costo de rompimiento por \$20.0 millones, las cuales se reconocieron como gasto por interés en la pérdida integral.

En virtud del prepago de deuda en septiembre de 2012, la Compañía efectuó una terminación parcial de operaciones financieras derivadas, disminuyendo el valor notional por \$1,212.1 millones para llegar a un nuevo notional de \$13,857.8 millones, pagando un costo de rompimiento por \$738.6 millones el cual se reconoció como un gasto por intereses en la pérdida integral de ese año.

En virtud de los prepagos de deuda en los meses de mayo, junio y octubre 2013 la Compañía efectuó terminaciones parciales de operaciones financieras derivadas, disminuyendo el valor notional por \$3,420.4 millones para llegar a un nuevo notional de \$10,437.5 millones, pagando costos de rompimiento por \$631.8 millones, los cuales se reconocieron como un gasto por intereses en la pérdida integral.

En noviembre de 2007, COVIQSA, la cual no era subsidiaria de RCO a dicha fecha, contrató swaps que cambian el perfil de un financiamiento en tasa variable a una tasa fija promedio ponderada de 8.00% sobre un monto notional de \$1,077.4 millones. Durante noviembre de 2010, posterior a la adquisición de COVIQSA por parte de RCO, la Compañía designó formalmente como operaciones de cobertura de flujo de efectivo, los cuales estaban designados anteriormente como operaciones de negociación, cumpliendo con los requisitos de documentación y evaluación de efectividad de acuerdo a lo que establece la normatividad contable. A partir de su designación de cobertura los cambios en el valor razonable son reconocidos como otro componente de la utilidad integral dentro del capital contable.

Al momento de la contratación del derivado, COVIQSA acordó efectuar un pago de \$8.0 millones para conservar una tasa fija en 8.00%. Este pago representa el valor razonable del derivado al inicio. El swap establece una opción de extensión del plazo a elección del agente financiero al 27 de diciembre de 2012; esta opción originó que el derivado hubiera sido clasificado como de negociación. El 27 de noviembre 2010 el banco ejerció la opción de extender el derivado al 27 de noviembre 2012. Al momento de ejercer la opción se entró en un derivado de intercambio de tasa de interés con las mismas condiciones de tasa que se tenían.

Al 31 de diciembre de 2013 y 2012 existen porciones inefectivas que fueron reconocidas en resultados del periodo por \$2.0 millones y \$1.7 millones, respectivamente. Al 31 de diciembre de 2011 no existieron porciones inefectivas que debieron ser reconocidas en resultados del periodo.

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

En octubre y diciembre de 2007 se contrataron dos swaps que cambian el perfil de un financiamiento en tasa variable a una tasa promedio ponderada de 4.33% más UDI. El monto nocional original en conjunto de los swaps fue de \$12,975.0 millones. Estos derivados se clasificaron en 2007 como negociación y las fluctuaciones de la valuación se reconocieron en el resultado financiero, debido a que no se designaron formalmente como operaciones de cobertura para propósitos contables.

A partir del ejercicio 2009, 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. A partir de su designación de cobertura, los cambios en el valor razonable son reconocidos como otro componente de la utilidad integral dentro del capital contable y el monto nocional asciende a \$8,400.4 millones. En virtud de los prepagos de deuda en los meses de mayo, junio y octubre 2013, así como las reestructuras de operaciones financieras derivadas realizadas en los meses de abril, mayo, julio y septiembre de 2013 la Compañía efectuó terminaciones parciales de operaciones financieras derivadas, disminuyendo el valor nocional por \$8,400.4 millones para llegar a un nuevo nocional de \$0.0 millones, pagando un costo de rompimiento y reestructura por \$760.9 millones, los cuales se reconocieron como un gasto por intereses en la pérdida integral.

Al 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011 no existen porciones inefectivas que deban ser reconocidas en resultados del periodo.

#### Coberturas con opciones CAP

La contratación de opciones ("CAP") establece techos al nivel de las tasas variables de interés manteniendo el beneficio de reducción de tasas para los proyectos. El valor razonable de todos los CAP contratados es inferior a las primas pagadas, por lo que no se generan utilidades por reconocer en la utilidad integral. El valor razonable de los CAP al cierre de 2013 y 2012 fue de \$0.6 y \$0.4 millones respectivamente, y el efecto acumulado por su valuación en el estado consolidado de pérdidas y ganancias y otros ingresos (gastos) integrales fue de \$0.6 y \$0.3 millones respectivamente.

**Tabla 22. Características de los instrumentos financieros derivados (cifras en miles)**

Monto notional / valor nominal	Valor del activo subyacente/ variable de referencia		Valor razonable *		Montos de vencimientos por año
	2013	2012	2013	2012	
-	8.4180% (TIIE a 28 días)	8.4180% (TIIE a 28 días)	(55,226.87)	(318,540.61)	30-dic-23
877,334.45	8.4750% (TIIE a 28 días)	8.4750% (TIIE a 28 días)	(122,975.24)	(389,852.89)	30-dic-23
3,636,415.77	8.5560% (TIIE a 28 días)	8.5560% (TIIE a 28 días)	(394,314.47)	(534,211.72)	30-dic-23
1,167,942.33	8.4750% (TIIE a 28 días)	NA	(147,763.69)	NA	30-dic-23
1,747,165.70	8.5560% (TIIE a 28 días)	8.5560% (TIIE a 28 días)	(227,242.48)	(638,355.19)	30-dic-23
452,079.06	8.5560% (TIIE a 28 días)	NA	(58,730.77)	NA	30-dic-23
-	9.0565% (TIIE a 28 días)	NA	(10,790.78)	NA	30-dic-23
171,393.64	9.1900% (TIIE a 28 días)	NA	(13,135.80)	NA	30-dic-23
472,440.95	9.1780% (TIIE a 28 días)	NA	(59,751.22)	NA	30-dic-23
274,845.90	8.9865% (TIIE a 28 días)	NA	(45,553.86)	NA	30-dic-23
1,037,154.35	8.9190% (TIIE a 28 días)	NA	(167,738.19)	NA	30-dic-23
75,162.01	8.7850% (TIIE a 28 días)	NA	(19,043.79)	NA	30-dic-23
525,539.17	8.7850% (TIIE a 28 días)	NA	(73,320.41)	NA	30-dic-23
-	Tasa Fija de 4.315% más UDI	Tasa Fija de 4.315% más UDI	-	(794,640.17)	30-dic-23
-	Tasa Fija de 4.35% más UDI	Tasa Fija de 4.35% más UDI	835.58	(411,633.40)	30-dic-23
1,127,017.97	Tasa Strike de 4.75%	Tasa Strike de 5.65%	65.97	453.05	27-nov-14
382,800.00	Tasa Strike de 5.25%	Tasa Strike de 6.5%	0.00	0.00	27-ago-14

\* Negativo = valor pasivo.

### III.3.3 Beneficios por impuestos a la utilidad.

Derivado de las pérdidas fiscales que a la fecha se han tenido, se cuenta con impuestos a la utilidad diferidos a favor, cuyo saldo total al 31 de diciembre de 2013 fue de \$5,418.1 millones, mientras que para 2012 se situó en \$4,611.3 millones de Pesos. Al cierre de 2011 se registraron \$3,728.7 millones de Pesos.

### III.3.4 Estado de los Créditos.

Al 31 de diciembre de 2013, 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 sujetas a cambios de control (reestructuras corporativas)

1. FARAC I:
  - a. *Obligación de hacer:* deberá notificar al Agente Administrativo y 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.
  - b. *Obligación de no hacer:* la concesionaria no deberá (i) realizar ninguna fusión, consolidación, 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.
2. CONIPSA y COVIQSA:
  - a. *Obligación de no hacer:* transferir, vender, enajenar o disponer de todos o sustancialmente todos sus activos, con excepción de aquellos activos deteriorados derivado de su uso normal, siempre y cuando los recursos recibidos de la enajenación sean reinvertidos dentro de los 60 (sesenta) días siguientes, en la compra (o compromiso de compra) de nuevos activos para ser utilizados por la concesionaria en la prestación de sus servicios.

- b. *Obligación de no hacer:* permitir que la asamblea de accionistas resuelva su escisión o fusión con cualquier otra persona, salvo que, además de la autorización de la mayoría de los acreedores, se cuente con la autorización de la SCT.

### **III.4 Comentarios y análisis de la Administración sobre los resultados de operación y situación financiera de RCO**

#### **III.4.1 Resultados de la operación**

Los estados financieros consolidados condensados auditados al 31 de diciembre de 2013 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 2013 las modificaciones a las IFRS y las nuevas y revisadas IFRS aplicables para la Compañía.

#### **Comparabilidad de los resultados de operación 2012 vs 2011**

Los resultados de operación de RCO para el ejercicio fiscal concluido el 31 de diciembre de 2012 no son completamente comparables con los resultados de operación para el ejercicio fiscal concluido el 31 de diciembre de 2011, debido a que, en éste, RCO únicamente consolidó los resultados de operación de COVIQSA y CONIPSA por un periodo de 100 días (del 22 de septiembre de 2011 al 31 de diciembre de 2011), mientras que en el 2012, RCO consolidó los resultados de operación de COVIQSA y CONIPSA durante todo el ejercicio fiscal.

## Resultados de Operación 2013 vs 2012

**Tabla 23. 2013 comparado con 2012**

Red de Carreteras de Occidente, SAB de CV y Subsidiarias						
ESTADOS CONSOLIDADOS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS Y OTROS INGRESOS (GASTOS) INTEGRALES COMPARATIVOS						
Del 1 de enero al 31 de diciembre de:						
(Cifras en miles)						
	2013	% / Ingresos Totales	2012	% / Ingresos Totales	Variación \$	Variación %
<b>INGRESOS TOTALES</b>	<b>5,419,903.6</b>	<b>100.0</b>	<b>4,912,885.2</b>	<b>100.00</b>	<b>507,018.4</b>	<b>10.3</b>
Ingresos por peaje por concesión	4,005,977.4	73.9	3,781,986.0	77.0	223,991.4	5.9
Ingresos por servicios de peaje	633,673.2	11.7	533,309.6	10.9	100,363.6	18.8
Ingresos por servicios de operación	388,644.7	7.2	379,185.9	7.7	9,458.8	2.5
Ingresos por uso derecho de vía y otros relacionados	44,529.4	0.8	21,770.8	0.4	22,758.6	104.5
Total ingresos de peaje y otros ingresos de concesión	5,072,824.7	93.6	4,716,252.3	96.0	356,572.4	7.6
Ingresos por construcción de obras de ampliación y rehabilitación	347,078.9	6.4	196,632.9	4.0	150,446.0	76.5
<b>COSTOS Y GASTOS</b>	<b>2,326,936.2</b>	<b>42.9</b>	<b>2,311,033.4</b>	<b>47.04</b>	<b>15,902.8</b>	<b>0.7</b>
Amortización del activo intangible por concesión	1,080,993.4	19.9	1,065,947.7	21.7	15,045.7	1.4
Operación y mantenimiento de activo por concesión	592,484.8	10.9	761,182.1	15.5	(168,697.3)	(22.2)
Costos de peaje por concesión	144,467.7	2.7	142,336.1	2.9	2,131.6	1.5
Costo de venta	9,930.1	0.2	-	-	9,930.1	100.0
Costos de construcción de obras de ampliación y rehabilitación	347,078.9	6.4	196,632.9	4.0	150,446.0	76.5
Gastos generales y de administración	151,981.3	2.8	144,934.6	3.0	7,046.7	4.9
<b>UTILIDAD ANTES DE OTROS INGRESOS (GASTOS), NETO</b>	<b>3,092,967.4</b>	<b>57.1</b>	<b>2,601,851.8</b>	<b>52.96</b>	<b>491,115.6</b>	<b>18.9</b>
Otros ingresos, neto	148,908.7	2.7	108,973.3	2.2	39,935.4	36.6
<b>UTILIDAD DE OPERACIÓN</b>	<b>3,241,876.1</b>	<b>59.8</b>	<b>2,710,825.1</b>	<b>55.18</b>	<b>531,051.0</b>	<b>19.6</b>
Resultado financiero	4,848,020.5	89.4	4,183,982.0	85.2	664,038.5	15.9
Gasto por intereses	4,803,602.2	88.6	4,208,911.8	85.7	594,690.4	14.1
Comisiones e intereses por financiamiento	2,380,559.9	43.9	2,190,987.6	44.6	189,572.3	8.7
Intereses instrumentos financieros derivados	624,019.2	11.5	882,945.9	18.0	(258,926.7)	(29.3)
Efecto valuación de instrumentos financieros derivados	1,992.1	0.0	1,767.0	0.0	225.1	12.7
Cancelación y reestructuración de instrumentos financieros derivados	1,392,692.1	25.7	735,696.8	15.0	656,995.3	89.3
Amortización comisiones y gastos por contratación de créditos	151,327.5	2.8	153,110.5	3.1	(1,783.0)	(1.2)
Intereses mantenimiento mayor	253,011.4	4.7	244,404.0	5.0	8,607.4	3.5
Pérdida en actualización de UDIS, neta	243,298.9	4.5	89,907.0	1.8	153,391.9	170.6
Ingresos por intereses	(199,256.8)	(3.7)	(114,191.5)	(2.3)	(85,065.3)	(74.5)
Rendimientos por inversión	(199,256.8)	(3.7)	(114,191.5)	(2.3)	(85,065.3)	(74.5)
(Ganancia) pérdida cambiaria, neta	376.2	0.0	(645.3)	(0.0)	1,021.5	158.3
<b>PÉRDIDA ANTES DE IMPUESTOS A LA UTILIDAD</b>	<b>(1,606,144.4)</b>	<b>(29.6)</b>	<b>(1,473,156.9)</b>	<b>(29.99)</b>	<b>(132,987.5)</b>	<b>(9.0)</b>
<b>IMPUESTOS A LA UTILIDAD (BENEFICIO)</b>	<b>(1,160,699.1)</b>	<b>(21.4)</b>	<b>(770,049.2)</b>	<b>(15.67)</b>	<b>(390,649.9)</b>	<b>(50.7)</b>
<b>PÉRDIDA NETA CONSOLIDADA DEL PERIODO</b>	<b>(445,445.3)</b>	<b>(8.2)</b>	<b>(703,107.7)</b>	<b>(14.31)</b>	<b>257,662.4</b>	<b>36.6</b>
<b>Otros componentes de la utilidad (pérdida) Integral</b>						
Partidas que serán reclasificadas posteriormente a pérdidas y ganancias						
Valuación de instrumentos financieros derivados	1,763,962.0	32.5	(409,056.4)	(8.3)	2,173,018.4	531.2
Impuestos diferidos de los instrumentos financieros	(446,290.4)	(8.2)	113,308.6	2.3	(559,599.0)	(493.9)
<b>UTILIDAD (PÉRDIDA) INTEGRAL NETA DEL PERIODO</b>	<b>872,226.3</b>	<b>16.1</b>	<b>(998,855.5)</b>	<b>(20.33)</b>	<b>1,871,081.8</b>	<b>187.3</b>
Utilidad (pérdida) neta atribuible a:						
<b>PROPIETARIOS DE LA CONTROLADORA</b>	<b>(445,445.3)</b>	<b>(8.2)</b>	<b>(703,108.2)</b>	<b>(14.31)</b>	<b>257,662.9</b>	<b>36.6</b>
<b>PARTICIPACIONES NO CONTROLADORAS</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>0.5</b>	<b>0.00</b>	<b>(0.5)</b>	<b>(100.0)</b>
Utilidad (pérdida) integral atribuible a:						
<b>PROPIETARIOS DE LA CONTROLADORA</b>	<b>872,226.3</b>	<b>16.1</b>	<b>(998,856.0)</b>	<b>(20.33)</b>	<b>1,871,082.3</b>	<b>187.3</b>
<b>PARTICIPACIONES NO CONTROLADORAS</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>0.5</b>	<b>0.00</b>	<b>(0.5)</b>	<b>(100.0)</b>
<b>UTILIDAD (PÉRDIDA) BÁSICA POR ACCIÓN ORDINARIA (pesos)</b>	<b>(0.02)</b>	<b>(0.0)</b>	<b>(0.02)</b>	<b>(0.00)</b>	<b>0.01</b>	<b>36.6</b>
<b>UTILIDAD (PÉRDIDA) POR ACCIÓN DILUIDA (pesos)</b>	<b>(0.02)</b>	<b>(0.0)</b>	<b>(0.02)</b>	<b>(0.00)</b>	<b>0.01</b>	<b>36.6</b>

### Ingresos

Los ingresos totales de RCO ascendieron a 10.3% para situarse en \$5,419.9 millones en 2013 respecto de \$4,912.9 millones en 2012. Los ingresos totales sin considerar los ingresos por construcción de Obras de Ampliación, pasaron de \$4,716.2 millones a \$5,072.8 millones, lo que representó un incremento de 7.6% o \$356.6



millones. En 2013, los ingresos de RCO consistieron principalmente en ingresos de peaje por concesión, lo que representó un 73.9% de los ingresos totales de 2013, y los ingresos por servicios de operación e ingresos por servicios de peaje recibidos de la SCT en relación con las Concesiones CONIPSA y COVIQSA, los cuales representaron el 18.9% del total de los ingresos consolidados de 2013.

Los ingresos de peaje por concesión aumentaron en 5.9% para situarse en \$4,006.0 millones en 2013 respecto de \$3,782.0 millones en 2012. Este aumento en los ingresos por peaje es atribuible a una combinación del aumento en 4.1% en las tarifas de peaje, un aumento de 1.4% en el TPD y un aumento de 0.4% debido a un cambio en la mezcla vehicular a vehículos con un mayor número de ejes durante 2013.

Los pagos por servicios de peaje hechos por SCT a CONIPSA y a COVIQSA aumentaron en 18.8% para situarse en \$633.7 millones en 2013 respecto de \$533.3 millones en 2012, lo anterior se debe al ajuste de los derechos de cobro de conformidad con el Segundo Convenio Modificatorio al Contrato PPS COVIQSA. Los pagos por servicios de operación hechos por SCT a CONIPSA y a COVIQSA aumentaron en 2.5% para situarse en \$388.6 millones en 2013 respecto de \$379.2 millones en 2012. Al respecto véase la Sección III.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 gasolineras y tiendas de conveniencia; así como por el ingreso recibido por la construcción o paso de instalaciones eléctricas y de telecomunicaciones, acueductos y gasoductos, aumentó en 104.5% para situarse en \$44.5 millones en 2013 respecto de \$21.8 millones en 2012.

#### Costos y Gastos

Gastos de operación y mantenimiento de activo por concesión disminuyeron en 22.2% para situarse en \$592.5 millones en 2013 respecto de \$761.2 millones en 2012. Dentro de éste rubro se registra la provisión de costos de mantenimiento mayor, la cual en 2013 fue de \$276.0 millones, menor en \$131.9 millones o un 32.3% en comparación con 2012; estos decrementos se deben principalmente a la actualización en la proyección y ejecución de los gastos de mantenimiento mayor; la provisión considera el promedio del valor presente neto de la estimación de mantenimiento mayor que se tendría que erogar en los siguientes 5 años.

Los costos de peaje por concesión aumentaron en 1.5% para situarse en \$144.5 millones en 2013 respecto de \$142.3 millones en 2012.

Los gastos generales y de administración reflejan un incremento de 4.9% para situarse en \$152.0 millones en 2013 respecto de \$144.9 millones en 2012. Este aumento fue principalmente atribuible a un incremento por \$7.0 millones por la inversión en recursos clave para consolidar el equipo de trabajo y cumplir las necesidades de crecimiento del negocio, así como para lograr una sólida estructura corporativa. Adicionalmente, se tuvo un decremento de \$16.6 millones en consultoría y asesores externos para proyectos específicos desarrollados en 2013.

Los gastos de amortización aumentaron en 1.4%, o \$14.9 millones para situarse en \$1,081.0 millones en 2013 respecto de \$1,065.9 millones en 2012 como resultado de un ajuste en el porcentaje de amortización del activo intangible a nivel consolidado.

#### Utilidad de Operación: UAFIDA y UAFIDA Ajustada

La utilidad de operación se incrementó en un 19.6% con un valor de \$3,241.9 millones al cierre de 2013 comparado con un valor de \$2,710.8 millones al cierre de 2012.

La UAFIDA se incrementó en un 14.4% registrando \$4,323.9 millones al cierre de 2013 respecto a \$3,778.0 millones registrados al cierre de 2012.

La UAFIDA Ajustada se incrementó en un 9.9% alcanzando \$4,599.9 millones al cierre de 2013 en comparación con \$4,185.9 millones al cierre de 2012. Lo anterior se debió principalmente al incremento en utilidad de operación antes mencionado.

### Resultado financiero

El gasto por intereses se incrementó en 14.1% o \$594.6 pasando de \$4,209.0 millones al cierre de 2012 a \$4,803.6 millones al cierre de 2013, dicho incremento se debió principalmente a: (i) la cancelación de coberturas de Instrumentos Financieros Derivados a raíz de la emisión de Certificados Bursátiles adicionales, la emisión de Senior Notes y la contratación del Crédito Simple Banobras, mismas que originaron un prepago del Crédito de Adquisición, Liquidez y Gastos de Capital; para dicho año se reconoció un costo de cancelación por coberturas equivalente a \$1,392.7 millones, y (ii) la disminución de \$62.3 millones durante el 2013 en los demás rubros integrantes del gasto por intereses respecto al 2012, siendo los movimientos principales: (a) incremento de \$189.6 millones en las comisiones e intereses por financiamiento, (b) los intereses de Instrumentos Financieros Derivados fueron menores en \$258.9 millones, y (b) los intereses por mantenimiento mayor incrementaron en \$8.6 millones.

Posterior a la emisión de los Certificados Bursátiles, RCO reconoció una variación en el monto principal, mismo que no representó una salida de efectivo, de los Certificados Bursátiles denominados en UDI por \$243.3 millones debido a la actualización en el valor de la UDI, mismo que afectará el gasto por intereses en periodos futuros.

Los ingresos por intereses se incrementaron un 74.5% o \$85.1 millones alcanzando la cifra de \$199.3 millones al cierre de 2013 en comparación con los \$114.2 millones al cierre de 2012, lo anterior debido al incremento en los intereses provenientes de las inversiones correspondientes a efectivo y equivalentes de efectivo producto de la creación de reservas para el servicio de deuda de los Certificados Bursátiles, los Senior Notes, y Crédito Simple Banobras.

Al cierre de 2013, RCO registró una pérdida cambiaria de \$0.4 millones, en comparación con la ganancia cambiaria de \$0.6 millones reportada al cierre del 2012, como resultado de las fluctuaciones en el tipo de cambio y su efecto en las cuentas por pagar que son pagaderas en moneda extranjera.

### Pérdida antes de impuestos a la utilidad

Al cierre de 2013, RCO reportó una pérdida antes de impuestos a la utilidad consolidada de \$1,606.1 millones, que representó un aumento del 9.0% en razón del monto registrado al cierre de 2012 equivalente a \$1,473.2 millones. Este incremento se atribuye principalmente al incremento del 14.1% en el gasto por intereses mencionado anteriormente.

### Pérdida Neta

La pérdida neta consolidada disminuyó en un 36.6%, alcanzando un valor de \$445.5 millones al cierre de 2013, en comparación con los \$703.1 millones registrados al cierre de 2012.

**Resultados de Operación 2012 vs 2011**

**Tabla 24. 2012 comparado con 2011**

Red de Carreteras de Occidente, SAB de CV y Subsidiarias						
ESTADOS CONSOLIDADOS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS Y OTROS INGRESOS (GASTOS) INTEGRALES COMPARATIVOS						
Del 1 de enero al 31 de diciembre de:						
(Cifras en miles)						
	2012	% / Ingresos Totales	2011	% / Ingresos Totales	Variación \$	Variación %
<b>INGRESOS TOTALES</b>	4,912,885.2	100.0	3,771,418.2	100.00	1,141,467.0	30.3
Ingresos por peaje por concesión	3,781,986.0	77.0	3,387,971.9	89.8	394,014.1	11.6
Ingresos por servicios de peaje	533,309.6	10.9	259,220.7	6.9	274,088.9	105.7
Ingresos por servicios de operación	379,185.9	7.7	76,559.6	2.0	302,626.3	395.3
Ingresos por uso derecho de vía y otros relacionados	21,770.8	0.4	10,596.5	0.3	11,174.3	105.5
Total ingresos de peaje y otros ingresos de concesión	4,716,252.3	96.0	3,734,348.6	99.0	981,903.7	26.3
Ingresos por construcción de obras de ampliación y rehabilitación	196,632.9	4.0	37,069.5	1.0	159,563.4	430.4
<b>COSTOS Y GASTOS</b>	2,311,033.4	47.0	1,711,768.0	45.39	599,265.4	35.0
Amortización del activo intangible por concesión	1,065,947.7	21.7	828,126.4	22.0	237,821.3	28.7
Operación y mantenimiento de activo por concesión	761,182.1	15.5	619,461.9	16.4	141,720.2	22.9
Costos de peaje por concesión	142,336.1	2.9	140,042.9	3.7	2,293.2	1.6
Costo de venta	-	-	-	-	-	-
Costos de construcción de obras de ampliación y rehabilitación	196,632.9	4.0	37,069.5	1.0	159,563.4	430.4
Gastos generales y de administración	144,934.6	3.0	87,067.3	2.3	57,867.3	66.5
<b>UTILIDAD ANTES DE OTROS INGRESOS (GASTOS), NETO</b>	2,601,851.8	53.0	2,059,650.2	54.61	542,201.6	26.3
Otros ingresos, neto	108,973.3	2.2	8,868.1	0.2	100,105.2	1,128.8
<b>UTILIDAD DE OPERACIÓN</b>	2,710,825.1	55.2	2,068,518.3	54.85	642,306.8	31.1
Resultado financiero	4,183,982.0	85.2	3,138,770.5	83.2	1,045,211.5	33.3
Gasto por intereses	4,208,911.8	85.7	3,219,186.7	85.4	989,725.1	30.7
Comisiones e intereses por financiamiento	2,190,987.6	44.6	2,029,276.9	53.8	161,710.7	8.0
Intereses instrumentos financieros derivados	882,945.9	18.0	924,518.3	24.5	(41,572.4)	(4.5)
Efecto valuación de instrumentos financieros derivados	1,767.0	0.0	0.9	0.0	1,766.1	196,898.8
Cancelación y reestructuración de instrumentos financieros derivados	735,696.8	15.0	-	-	735,696.8	100.0
Amortización comisiones y gastos por contratación de créditos	153,110.5	3.1	105,290.6	2.8	47,819.9	45.4
Intereses mantenimiento mayor	244,404.0	5.0	160,100.0	4.2	84,304.0	52.7
Pérdida en actualización de UDIS, neta	89,907.0	1.8	-	-	89,907.0	100.0
Ingresos por intereses	(114,191.5)	(2.3)	(82,235.5)	(2.2)	(31,956.0)	(38.9)
Rendimientos por inversión	(114,191.5)	(2.3)	(82,235.5)	(2.2)	(31,956.0)	(38.9)
(Ganancia) pérdida cambiaria, neta	(645.3)	(0.0)	1,819.3	0.0	(2,464.6)	(135.5)
<b>PÉRDIDA ANTES DE IMPUESTOS A LA UTILIDAD</b>	(1,473,156.9)	(30.0)	(1,070,252.1)	(28.38)	(402,904.8)	(37.6)
<b>IMPUESTOS A LA UTILIDAD (BENEFICIO)</b>	(770,049.2)	(15.7)	(554,378.4)	(14.70)	(215,670.8)	(38.9)
<b>PÉRDIDA NETA CONSOLIDADA DEL PERIODO</b>	(703,107.7)	(14.3)	(515,873.7)	(13.68)	(187,234.0)	(36.3)
<b>Otros componentes de la utilidad (pérdida) Integral</b>						
Partidas que serán reclasificadas posteriormente a pérdidas y ganancias						
Valuación de instrumentos financieros derivados	(409,056.4)	(8.3)	(563,104.1)	(14.9)	154,047.7	27.4
Impuestos diferidos de los instrumentos financieros	113,308.6	2.3	158,518.0	4.2	(45,209.4)	(28.5)
<b>UTILIDAD (PÉRDIDA) INTEGRAL NETA DEL PERIODO</b>	(998,855.5)	(20.3)	(920,459.8)	(24.41)	(78,395.7)	(8.5)
Utilidad (pérdida) neta atribuible a:						
<b>PROPIETARIOS DE LA CONTROLADORA</b>	(703,108.2)	(14.3)	(515,874.0)	(13.68)	(187,234.2)	(36.3)
<b>PARTICIPACIONES NO CONTROLADORAS</b>	0.5	0.0	0.3	0.00	0.2	91.6
Utilidad (pérdida) integral atribuible a:						
<b>PROPIETARIOS DE LA CONTROLADORA</b>	(998,856.0)	(20.3)	(920,460.1)	(24.41)	(78,395.9)	(8.5)
<b>PARTICIPACIONES NO CONTROLADORAS</b>	0.5	0.0	0.3	0.00	0.2	91.6
<b>UTILIDAD (PÉRDIDA) BÁSICA POR ACCIÓN ORDINARIA (pesos)</b>	(0.02)	(0.0)	(0.02)	(0.00)	(0.01)	(36.3)
<b>UTILIDAD (PÉRDIDA) POR ACCIÓN DILUIDA (pesos)</b>	(0.02)	(0.0)	(0.02)	(0.00)	(0.01)	(36.3)

**Ingresos**

Los ingresos totales de RCO ascendieron a 30.3% para situarse en \$4,912.9 millones en 2012 respecto de \$3,771.4 millones en 2011. Los ingresos totales sin considerar los ingresos por construcción de Obras de Ampliación, pasaron de \$3,734.3 millones a \$4,716.2 millones, lo que representó un incremento de 26.3% o

\$981.9 millones. En 2012, los ingresos de RCO consistieron principalmente en ingresos de peaje por concesión, lo que representó un 77.0% de los ingresos totales de 2012, y los ingresos por servicios de operación e ingresos por servicios de peaje recibidos de la SCT en relación con las Concesiones CONIPSA y COVIQSA, los cuales representaron el 18.6% del total de los ingresos consolidados de 2012.

Los ingresos de peaje por concesión aumentaron en 11.6% para situarse en \$3,782.0 millones en 2012 respecto de \$3,388.0 millones en 2011. Este aumento en los ingresos por peaje es atribuible a una combinación del aumento en 3.8% en las tarifas de peaje, un aumento de 5.7% en el TPDA y un aumento de 2.1% debido a un cambio en la mezcla vehicular a vehículos con un mayor número de ejes durante 2012.

Los ingresos derivados de uso del Derecho de Vía y otros relacionados, los cuales principalmente consisten en los ingresos de los negocios que RCO opera sobre las Autopistas, las comisiones cobradas a terceros por los negocios que operan con accesos al Derecho de Vía y las comisiones cobradas a los prestadores de servicios y a terceros por la construcción y operación de cruzamientos e instalaciones marginales tales como puentes, gasoductos y líneas de transmisión, aumentó en 105.5% para situarse en \$21.8 millones en 2012 respecto de \$10.6 millones en 2011. El aumento se debe principalmente a la expansión de los Servicios Auxiliares sobre las Autopistas en Operación, incluyendo la apertura de dos nuevas gasolineras y un parador de servicio así como tres restaurantes.

Los pagos por servicios de peaje hechos por SCT a CONIPSA y a COVIQSA aumentaron en 105.7% para situarse en \$533.3 millones en 2012 respecto de \$259.2 millones en 2011. Los pagos por servicios de operación hechos por SCT a CONIPSA y a COVIQSA aumentaron en 395.3% para situarse en \$379.2 millones en 2012 respecto de \$76.5 millones en 2011. Ambos aumentos se deben al hecho de que los activos de CONIPSA y COVIQSA fueron adquiridos el 22 de septiembre de 2011, y por lo tanto, dichos ingresos no fueron consolidados en los estados financieros de RCO sino hasta después de dicha fecha. Al respecto véase la Sección III.6 “-Principales Políticas Contables-Reconocimiento de ingresos por servicios de operación relacionados con pago por disponibilidad” del presente Reporte Anual.

Los ingresos por construcción de Obras de Ampliación y rehabilitación, reconocidos en relación con la Obras de Ampliación y mantenimiento, de conformidad con la CINIIF 12, representaron un 4.0% de los ingresos totales en 2012 en comparación con 2011 en el que representaron 1.0%. Según se señala en la sección II.6 “-Principales Políticas Contables - Reconocimiento de ingresos y costos de construcción de Obras de Ampliación y de rehabilitación” del presente Reporte Anual, estos ingresos son compensados por un monto correspondiente de costos de construcción, por lo que estos ingresos y los costos relacionados tienen un efecto neto equivalente a cero en los ingresos operativos de RCO.

### Costos y gastos

Gastos de operación y mantenimiento aumentaron en 22.9% para situarse en \$761.2 millones en 2012 respecto de \$619.5 millones en 2011. Este incremento es atribuible, principalmente, a un aumento de 59.1% o \$151.5 millones en la provisión de mantenimiento mayor registrado durante 2012 en comparación con 2011. Dicha provisión considera el promedio del valor presente neto de la estimación de mantenimiento mayor que se tendría que erogar en los siguientes 5 años.

Los costos de peaje por concesión aumentaron en 1.6% para situarse en \$142.3 millones en 2012 respecto de \$140 millones en 2011. Este incremento es atribuible principalmente a un aumento de 53.5%, o \$9.9 millones en el pago de la comisión pagada al Operador bajo los Contratos de Operación y Mantenimiento, lo anterior se debe a un aumento en la UAFIDA, misma que es la base para el cálculo de dicho gasto. Por otra parte, dichos incrementos se vieron reducidos por la disminución en gastos correspondientes al pago de seguros y fianzas así como la disminución en los gastos de publicidad y mercadotecnia.

Los costos de construcción de las Obras de Ampliación y trabajos de rehabilitación incrementaron en 430.4% para situarse en \$196.6 millones en 2012 respecto de \$37.1 millones en 2011 debido a un aumento en el número de proyectos de construcción en 2012 en relación con el año anterior. Estos costos han sido fondeados por cantidades depositadas en el Fideicomiso de Obras de Ampliación.

Los gastos generales y de administración reflejan un incremento de 66.5% para situarse en \$144.9 millones en 2012 respecto de \$87.1 millones en 2011. Este aumento fue principalmente atribuible a un incremento por \$22.2 millones por la inversión en recursos clave para consolidar el equipo de trabajo y cumplir las necesidades de crecimiento del negocio, así como para lograr una sólida estructura corporativa. Adicionalmente, se tuvo un incremento de \$31.3 millones en consultoría y asesores externos para proyectos específicos desarrollados en 2012.

Los gastos de amortización aumentaron en 28.7%, o \$237.8 millones para situarse en \$1,066.0 millones en 2012 respecto de \$828.1 millones en 2011 como resultado de un aumento en el valor de los activos bajo concesión que resultó de la realización de ciertas Obras de Ampliación en 2012.

Utilidad de operación; UAFIDA y UAFIDA Ajustada

La utilidad de operación se incrementó en un 31.1% con un valor de \$2,710.8 millones al cierre de 2012 comparado con un valor de \$2,068.5 millones al cierre de 2011.

La UAFIDA se incrementó en un 30.3% registrando \$3,778.1 millones al cierre de 2012 respecto a \$2,898.8 millones registrados al cierre de 2011.

La UAFIDA Ajustada se incrementó en un 32.7% alcanzando \$4,186.0 millones al cierre de 2012 en comparación con \$3,155.2 millones al cierre de 2011. Lo anterior se debió principalmente al incremento en utilidad de operación antes mencionado.

Resultado financiero

El gasto por intereses se incrementó en 30.7% o \$989.7 pasando de \$3,219.2 millones al cierre de 2011 a \$4,208.9 millones al cierre de 2012, dicho incremento se debió principalmente a: (i) el incremento de \$161.7 millones relacionados con intereses devengados bajo los Certificados Bursátiles, así como el gasto por intereses relacionado con los créditos de COVIQSA y CONIPSA que fueron adquiridos el 22 de septiembre de 20011 y (ii) el pago de \$735.7 millones por la cancelación de coberturas de Instrumentos Financieros Derivados hecho por RCO en relación con el pago anticipado de Deuda Preferente, dicho pago se realizó con los fondos obtenidos de la emisión y colocación de los Certificados Bursátiles.

Posterior a la emisión de los Certificados Bursátiles, RCO reconoció una variación en el monto principal, no en efectivo, de los Certificados Bursátiles denominados en UDI por \$89.9 millones debido a la actualización en el valor de la UDI, mismo que afectará el gasto por intereses en periodos futuros.

Los ingresos por intereses se incrementaron un 38.9% o \$32.0 millones alcanzando la cifra de \$114.2 millones al cierre de 2012 en comparación con los \$82.2 millones al cierre de 2011. Dicho incremento se debió a los ingresos por intereses generados correspondientes a una mayor cantidad de efectivo y equivalentes de efectivo.

Al cierre de 2012, RCO registró una utilidad cambiaria de \$0.6 millones, en comparación con la pérdida cambiaria de \$1.8 millones reportada al cierre del 2011, como resultado de las fluctuaciones en el tipo de cambio y su efecto en las cuentas por pagar que son pagaderas en moneda extranjera.

Pérdida antes de Impuestos a la utilidad

Al cierre de 2012, RCO reportó una pérdida antes de impuestos a la utilidad de \$1,473.2 millones, que representó un aumento del 37.6% en razón del monto registrado al cierre de 2011 equivalente a \$1,070.3 millones. Este incremento se atribuye principalmente al incremento del 30.7% en el gasto por intereses mencionado anteriormente.

Pérdida Neta

La pérdida neta consolidada aumento en un 36.3%, alcanzando un valor de \$703.1 millones al cierre de 2012, en comparación con los \$515.9 millones registrados al cierre de 2011.

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:	2013	2012	2011
	(Cifras en miles)		
<b><u>Estado de Flujo de Efectivo consolidado:</u></b>			
Flujos de efectivo netos proveídos por actividades operativas	4,559,633.0	3,390,885.1	2,758,413.6
Flujos de efectivo netos proveídos por (usados en) actividades de inversión	(294,198.0)	(301,381.1)	84,399.5
Flujos de efectivo netos usados en actividades de financiamiento	(2,138,228.2)	(1,820,478.2)	(2,468,042.3)

### Actividades de Operación

El efectivo neto obtenido por actividades de operación consiste principalmente en ingresos de peaje por concesión, ingresos por servicios de peaje, ingresos por servicios de operación e ingresos por uso de Derecho de Vía. El efectivo neto generado por actividades operativas para el ejercicio fiscal terminado el 31 de diciembre de 2013 fue \$4,559.6 millones y fue compuesto principalmente por ingresos de peaje por concesión, ingresos por servicios de peaje, ingresos por servicios de operación e ingresos por uso de Derecho de Vía. Así también, se tuvo una disminución en las cuentas por pagar y por cobrar a Partes Relacionadas por \$443.6 millones.

El efectivo neto generado por actividades operativas para el ejercicio fiscal terminado el 31 de diciembre de 2012 fue \$3,390.9 millones y fue compuesto principalmente por ingresos de peaje por concesión, ingresos por servicios de peaje, ingresos por servicios de operación e ingresos por uso de Derecho de Vía. Así también, se tuvo una disminución en las cuentas por pagar y por cobrar a Partes Relacionadas por \$273.0 millones y otros cargos en efectivo relacionados con pago de intereses y pagos respecto de instrumentos derivados.

El efectivo neto generado por las actividades de operación para el ejercicio fiscal terminado el 31 de diciembre de 2011 fue \$2,758.4 millones y fue compuesto principalmente por ingresos de peaje por concesión, ingresos por servicios de peaje, ingresos por servicios de operación e ingresos por uso de Derecho de Vía, asimismo se realizaron pagos por \$13.0 millones a Partes Relacionadas y otros cargos en efectivo relacionados con pago de intereses y pagos respecto de instrumentos derivados.

### Actividades de Inversión

El efectivo neto utilizado 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 efectivo neto utilizado en actividades de inversión para el ejercicio fiscal terminado el 31 de diciembre de 2013 fue \$294.2 millones y se compuso principalmente de pagos hechos para completar ciertas Obras de Ampliación por \$288.2 millones, montos que incrementan el valor en libros de los activos intangibles de la concesión.

El efectivo neto utilizado en actividades de inversión para el ejercicio fiscal terminado el 31 de diciembre de 2012 fue \$301.4 millones y se compuso principalmente de pagos hechos para completar ciertas Obras de Ampliación por \$299.6 millones, montos que incrementan el valor en libros de los activos intangibles de las concesiones.

El efectivo neto utilizado en actividades de inversión para el ejercicio fiscal terminado el 31 de diciembre de 2011 fue \$84.4 millones y se compuso principalmente de pagos hechos para completar ciertas Obras de Ampliación por \$132.3 millones, montos que incrementan el valor en libros de los activos intangibles de la concesión, disminuidos por fondos netos recibidos en la adquisición de COVIQSA y CONIPSA por \$216.9 millones.

### Actividades de Financiamiento

El efectivo neto utilizado en actividades de financiamiento consiste principalmente en pagos anticipados de deuda, pagos de intereses, pagos de Instrumentos Financieros Derivados y pagos de costos y comisiones por emisión de deuda. El efectivo neto utilizado en actividades de financiamiento para el ejercicio fiscal terminado el 31 de diciembre de 2013 fue \$2,138.2 millones y se compuso principalmente de pagos anticipados de deuda por \$12,414.9 millones, pagos de intereses por \$2,253.4 millones, pagos de Instrumentos Financieros Derivados por \$1,851.5 millones y pagos de gastos y comisiones por emisión de deuda por \$382.9 millones.

El efectivo neto utilizado en actividades de financiamiento para el ejercicio fiscal terminado el 31 de diciembre de 2012 fue \$1,820.5 millones y se compuso principalmente de pagos anticipados de deuda por \$6,559.3 millones, pagos de intereses por \$2,027.0 millones, pagos de Instrumentos Financieros Derivados por \$1,614.8 millones y pagos de gastos y comisiones por emisión de deuda por \$238.1 millones, parcialmente compensados por los fondos provenientes de la emisión de los CB por \$8,623.5 millones.

El efectivo neto utilizado en actividades de financiamiento para el ejercicio fiscal terminado el 31 de diciembre de 2011 fue \$2,468.0 millones y se compuso principalmente de pagos anticipados de deuda por \$292.3 millones, pagos de intereses por \$2,055.1 millones y pagos de Instrumentos Financieros Derivados por \$930.7 millones, parcialmente compensados por los fondos provenientes de una emisión de capital por \$250.0 millones.

### III.4.2 Situación Financiera, Liquidez y Recursos de Capital

#### ***Cambios ocurridos en los principales rubros del estado de situación financiera al 2013***

##### **Activos**

###### Efectivo y equivalentes de efectivo

El monto de este rubro asciende a \$5,215.8 millones al finalizar el 2013, mostrando un incremento de \$2,123.9 millones respecto a \$3,091.9 millones al 2012. El diferencial se compone por: (i) incremento en el efectivo de FARAC I por \$2,004.1 millones, proveniente de la Emisión de Certificados Bursátiles y la Emisión de Senior Notes, que tienen como destino la reserva de servicio de deuda, (ii) un incremento en el efectivo de COVIQSA por \$99.5 millones derivado del incremento del cobro de saldos pendientes por servicios de peaje y de operación, y (iii) un incremento en el efectivo de CONIPSA por \$20.4 millones derivado del incremento del cobro de saldos pendientes por servicios de peaje y de operación.

###### Clientes

El rubro de clientes al 2013 asciende a \$355.2 millones, mostrando un decremento de \$201.9 millones respecto a \$557.2 millones al 2012 debido a la recuperación de facturas pendientes de cobro al cierre del 2012 y al ajuste a los derechos de cobro de conformidad con el segundo convenio modificatorio al Contrato PPS correspondiente.

###### Otras cuentas por cobrar y pagos anticipados

El rubro de otras cuentas por cobrar y pagos anticipados asciende a \$43.3 millones, mostrando un decremento de \$28.4 millones comparado con el año 2012 cuando el monto fue de \$71.6 millones, derivado principalmente de la amortización de anticipos.

###### Activo no circulante.

El total de activos no circulantes para el año 2013 fue de \$51,095.9 millones que muestra un decremento de \$8.6 millones respecto al año 2012, siendo las partidas más relevantes las siguientes:

- i. Activo financiero a largo plazo: mostró un total de \$974.0 millones, es decir, un decremento de \$70.4 millones debido a la clasificación en corto plazo correspondiente y al ajuste resultado del mecanismo de pago por uso de COVIQSA, contenido en el segundo convenio modificatorio a su Contrato PPS.
- ii. Activo por concesión: el activo intangible por concesión al finalizar el 2013 suma \$44,606.6 millones, un decremento de 1.7% o \$753.3 millones derivados principalmente de la amortización de las autopistas de FARAC I, así como la correspondiente a los Tramos Carreteros Libres de CONIPSA y COVIQSA en función del aforo.

Cabe señalar que el rubro de Impuestos diferidos a la utilidad al cierre de 2013 registró \$5,418.1 millones con una variación de \$806.8 millones respecto al cierre de 2012, con un beneficio mayor derivado de la pérdida del ejercicio.

##### **Pasivos**

###### Intereses de financiamiento por pagar

Al cierre del 2013 este rubro observa un incremento en saldo de \$127.1 millones pasando a \$403.7 millones respecto de los \$276.6 millones al cierre del año 2012, debido a la provisión del interés devengado de Certificados Bursátiles denominados en pesos y Certificados Bursátiles denominados en UDI pagadero semestralmente.

###### Provisiones de corto plazo

Al cierre del 2013 este rubro se situó en \$648.0 millones respecto de los \$428.0 millones al finalizar el 2012; dicha variación se debe al reconocimiento de la provisión de los compromisos operativos de corto plazo y se disminuye por los costos operativos ejecutados en el mismo periodo.

###### Cuentas por pagar a Partes Relacionadas

Al finalizar el 2013, las cuentas por pagar a Partes Relacionadas tuvieron un decremento de \$443.6 millones al situarse en \$0.0 millones, respecto a los \$443.6 millones al finalizar el 2012, debido a que a partir del 6 de agosto de 2013 CICASA y CONOISA dejaron de ser partes relacionadas en virtud de que dichas compañías enajenaron sus acciones Serie "A" en la Sociedad a favor de un fondo administrado por Goldman Sachs.

#### Deuda a corto plazo

Derivado de la adquisición de CONIPSA y COVIQSA se consolidó deuda con vencimiento a corto plazo al 2013 por \$163.8 millones, de conformidad a los Contratos de Crédito de CONIPSA y COVIQSA.

#### Deuda de largo plazo y nivel de deuda

El financiamiento de largo plazo tiene los siguientes componentes: (i) Crédito de Adquisición, (ii) Certificados Bursátiles, (iii) Crédito de Gastos de Capital HSBC, (iv) Senior Notes, (v) Crédito Simple Banobras, (vi) Crédito COVIQSA, y (vii) Crédito CONIPSA; de los cuales los numerales i, ii, iii, iv y v corresponden a FARAC I y los numerales vi y vii corresponden a COVIQSA y CONIPSA respectivamente. 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 se incrementó en 7.7% finalizando 2013 en \$33,743.4 millones, equivalente a un monto de \$2,400.4 millones sobre el saldo final de \$31,343.0 millones al cierre del año 2012. Dicho incremento (neto de amortizaciones de capital) proviene principalmente de: (i) los gastos de la emisión de los Senior Notes, Certificados Bursátiles (fondeo de reserva de servicio de deuda, cancelación de coberturas de Instrumentos Financieros Derivados y pago de costos de emisión y colocación), (ii) costos y gastos relacionados al contrato de Crédito Simple Banobras (fondeo de reserva de servicio de deuda, cancelación de coberturas de Instrumentos Financieros Derivados y pago de costos y comisiones de originación), y (iii) disposición del Crédito de Gastos de Capital de HSBC de FARAC I.

Como se ha mencionado a lo largo de este documento, el principal efecto de esta etapa de refinanciamiento, es el impacto positivo en la estructura financiera de largo plazo de RCO. De esta forma, se logra mejorar la posición de liquidez de la compañía, dado que los flujos futuros empatarán de mejor forma con la estructura de capital de la Compañía.

#### 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) y/u opciones para fijar tasas variables.

#### Tasa variable a tasa fija (cobertura)

##### FARAC I

Al final del 2013, el monto nocional de los swaps de tasa variable a una tasa fija promedio ponderada de 8.6% se situó en \$10,437.5 millones de pesos y con un Precio Limpio pasivo de \$1,395.6 millones.

##### COVIQSA

Al final del 2013 COVIQSA cuenta con un CAP con precio de ejercicio de 4.75% y un nocional de \$1,127.0 millones de Pesos y cuyo Precio Limpio activo es de \$0.066 millones.

##### CONIPSA

Al final del 2013 CONIPSA cuenta con un CAP con precio de ejercicio de 5.25% y un nocional de \$382.8 millones de Pesos y cuyo Precio Limpio activo es de \$0.0 Pesos.

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



## FARAC I

En el año 2013 el notional de los instrumentos de cobertura tasa variable a tasa fija más UDI promedio ponderada de 4.33% cerró el trimestre en \$0.0 millones reconocidos con un Precio Limpio pasivo de \$0.84 millones.

### Capital

El capital contable de la participación controladora al 31 de diciembre de 2013 fue de \$19,941.8 millones un aumento de \$872.2 millones respecto al 31 de diciembre del 2012 en el que cerró en \$19,069.6 millones, dicho aumento consecuencia de los siguientes movimientos:

1. Resultados acumulados: pérdida del ejercicio asciende a \$445.4 millones.
2. Otros componentes de utilidad integral:
  - a. Valuación de Instrumentos Financieros Derivados: un efecto neto a favor por \$1,317.6 millones en la valuación que contiene un efecto de impuesto a la utilidad diferido desfavorable correspondiente a Instrumentos Financieros Derivados por \$446.3 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, ya que los ingresos por servicios adicionales al cobro de peaje, no tienen actualmente un peso significativo. Las fuentes externas de liquidez son el Crédito de Liquidez, los Créditos de Gastos de Capital previamente mencionados, así como en el caso particular de 2013, lo fueron los recursos obtenidos de la emisión de Certificados Bursátiles, Senior Notes y el Crédito Simple Banobras adquirido.

### Beneficios por impuestos a la utilidad

Como resultado de los costos atribuibles a la amortización de la contraprestación pagada por adelantado del Título de Concesión FARAC I y los resultados netos de financiamiento, a la fecha RCO no ha generado utilidad fiscal. Derivado de lo anterior, en 2013 RCO no tuvo que pagar ISR y finalizó el ejercicio con un beneficio por ISR diferido acumulado por \$5,418.1 millones mencionado previamente, mientras que en 2012 cerró con \$4,611.3 millones y en 2011 con \$3,728.7.

### Inversiones relevantes en capital

La información relativa a las inversiones relevantes en capital se encuentra en la sección II.2.10 "Descripción de los Principales Activos" del presente Reporte Anual.

### Razón de liquidez y apalancamiento

La razón de liquidez de RCO (activo circulante/pasivo circulante) tuvo la siguiente variación: al cierre de 2013 fue equivalente a 3.2, mientras que al cierre de 2012 se situó en 2.9, lo cual representó un aumento de 10.7%, debido principalmente al incremento en la partida de efectivo y equivalentes de efectivo en \$2,123.9 millones mencionada anteriormente.

### Operaciones fuera del Estado de situación financiera

Al 31 de diciembre de 2013, RCO y subsidiarias no tienen operaciones fuera de Balance General que afecten su condición financiera, sus resultados operativos o su liquidez.

## **Cambios ocurridos en los principales rubros del estado de situación financiera al 2012**

### **Activos**

#### Efectivo y equivalentes de efectivo

El monto de este rubro asciende a \$3,091.9 millones al finalizar el 2012, mostrando un incremento de \$1,266.8 millones respecto a \$1,825.1 millones al 2011. El diferencial se compone por: (i) incremento en el efectivo de

FARAC I por \$1,007.2 millones, proveniente de la Emisión de Certificados Bursátiles, que tienen como destino la reserva de servicio de deuda así como una parte de los costos de emisión y colocación que al cierre de diciembre de 2012 no se han pagado y (ii) un incremento en el efectivo de COVIQSA por \$247.3 millones derivado del incremento del cobro de saldos pendientes por servicios de peaje y de operación.

#### Clientes

El rubro de clientes al 2012 asciende a \$557.2 millones, mostrando un decremento de \$417.2 millones respecto a \$974.4 millones al 2011 debido a la recuperación de facturas pendientes de cobro al cierre del 2011 y al ajuste a los derechos de cobro de conformidad con el segundo convenio modificatorio al Contrato PPS correspondiente.

#### Otras cuentas por cobrar y pagos anticipados

El rubro de otras cuentas por cobrar y pagos anticipados asciende a \$71.6 millones, mostrando un decremento de \$61.3 millones comparado con el año 2011 cuando el monto fue de \$132.9 millones.

#### Activo no circulante.

El total de activos no circulantes para el año 2012 fue de \$51,104.5 millones que muestra un incremento de \$179.0 millones respecto al año 2011, siendo las partidas más relevantes las siguientes:

- i. Activo financiero a largo plazo: mostró un total de \$1,044.4 millones, es decir, un incremento de \$114.2 millones debido a la clasificación en corto plazo correspondiente y al ajuste resultado del mecanismo de pago por uso de COVIQSA, contenido en el segundo convenio modificatorio a su Contrato PPS.
- ii. Activo por concesión: El activo intangible por concesión al finalizar el 2012 suma \$45,360.0 millones, un decremento de 1.7% o \$787.2 millones derivados principalmente de la amortización de las autopistas de FARAC I, así como la correspondiente a los Tramos Carreteros Libres de CONIPSA y COVIQSA en función del aforo.

Con la incorporación de CONIPSA y COVIQSA se integró el rubro de Activo Financiero, el cual representa el activo que conforme al Título de Concesión de CONIPSA y COVIQSA otorga el derecho de cobro por servicios de operación ante la SCT.

Cabe señalar el rubro de Impuestos diferidos a la utilidad que al cierre de 2012 registró \$4,611.3 millones con una variación de \$882.6 millones respecto al cierre de 2011, con un beneficio mayor derivado de la pérdida del ejercicio.

#### Pasivos

##### Intereses de financiamiento por pagar

Al cierre del 2012 este rubro observa un incremento en saldo de \$164.0 millones pasando a \$276.6 millones respecto de los \$112.6 millones al cierre del año 2011, debido a la provisión del interés devengado de Certificados Bursátiles denominados en pesos y Certificados Bursátiles denominados en UDI pagadero semestralmente.

##### Provisiones de corto plazo

Al cierre del 2012 este rubro se situó en \$428.0 millones respecto de los \$250.7 millones al finalizar el 2011; dicha variación se debe al reconocimiento de la provisión de los compromisos operativos de corto plazo y se disminuye por los costos operativos ejecutados en el mismo periodo.

##### Cuentas por pagar a Partes Relacionadas

Al finalizar el 2012, las cuentas por pagar a Partes Relacionadas tuvieron un decremento de \$273.0 millones al situarse en \$443.6 millones, respecto a los \$716.5 millones al finalizar el 2011, debido principalmente al pago realizado de acuerdo a los términos de la transacción de compraventa de CONIPSA y COVIQSA por \$207.1 millones durante 2012.

### Deuda a corto plazo

Derivado de la adquisición de CONIPSA y COVIQSA se consolidó deuda con vencimiento a corto plazo al 2012 por \$104.4 millones, de conformidad a los Contratos de Crédito de CONIPSA y COVIQSA. De los cuales \$51.4 millones corresponden a COVIQSA y \$53.0 millones a CONIPSA.

### Deuda de largo plazo y nivel de deuda

El financiamiento de largo plazo tiene seis componentes: (i) Crédito de Adquisición FARAC I, (ii) Crédito de Liquidez FARAC I, (iii) Créditos de Gastos de Capital HSBC FARAC I, (iv) Certificados Bursátiles FARAC I, (v) Crédito Simple COVIQSA y, (vi) Crédito Simple CONIPSA, estos últimos derivados de la incorporación de dichas subsidiarias. 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 se incrementó en 7.0% finalizando el cuarto trimestre de 2012 en \$31,343.0 millones, equivalente a un monto de \$2,046.0 millones sobre el saldo final de \$29,297.0 millones al cierre del año 2011. Este incremento se debe principalmente a la primera emisión de Certificados Bursátiles, cuyos recursos netos tuvieron como destino principal el pago de una porción del Crédito de Adquisición así como extender el plazo de la deuda (como se mostró previamente en el apartado de pasivo no circulante de FARAC I).

A continuación los principales movimientos en este rubro:

- (i) disposiciones de los Créditos de Gastos de Capital FARAC I para pago de los Trabajos de Rehabilitación por \$320.0 millones al cierre del 2012;
- (ii) disposición de \$178.0 millones al Crédito de Liquidez FARAC I del 2012 respecto al cierre de 2011;
- (iii) pagos al Crédito de Liquidez FARAC I de conformidad con el Contrato de Crédito por \$55.3 millones al cierre del 2012 respecto al cierre de 2011 y,
- (iv) un incremento de \$1,705.4 millones en FARAC I como resultado de la emisión de Certificados Bursátiles por \$8,125.4 millones, de los cuales \$6,420.0 millones fueron utilizados como prepago al Crédito de Adquisición y el resto para fondar reservas requeridas por los Certificados Bursátiles así como para hacer frente a los costos y gastos de emisión correspondientes.

Como se ha mencionado a lo largo de este documento, el principal efecto de esta primera etapa de refinanciamiento, es el impacto positivo en la estructura financiera de largo plazo de RCO. De esta forma, se logra mejorar la posición de liquidez de la compañía, dado que los flujos futuros empatarán de mejor forma con la estructura de capital de la Compañía.

Por la incorporación de CONIPSA y COVIQSA, al 31 de diciembre de 2012 se encuentran consolidados \$1,487.4 millones por el crédito simple, siendo \$1,105.4 millones correspondientes a COVIQSA y \$382.0 millones de 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) y/u opciones para fijar tasas variables.

#### Tasa variable a tasa fija (cobertura)

##### FARAC I

Al final del 2012, el monto notional de los swaps de tasa variable a una tasa fija promedio ponderada de 8.5% se situó en \$14,279.0 millones de pesos y con un Precio Limpio pasivo de \$1,881.0 millones.

##### COVIQSA

Al final del 2012 COVIQSA cuenta con un CAP con precio de ejercicio de 5.65% y un nocional de \$1,177.0 millones de Pesos y cuyo Precio Limpio activo es de \$0.45 millones.

#### CONIPSA

Al final del 2012 CONIPSA cuenta con un CAP con precio de ejercicio de 6.5% y un nocional de \$435.0 millones de Pesos y cuyo Precio Limpio activo es de \$0.0 Pesos.

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

#### FARAC I

En el año 2012 el nocional de los instrumentos de cobertura tasa variable a tasa fija más UDI promedio ponderada de 4.33% cerró el trimestre en \$8,400.4 millones reconocidos con un Precio Limpio pasivo de \$1,206.3 millones.

#### Capital

El capital contable de la participación controladora al 31 de diciembre de 2012 fue de \$19,069.6 millones una disminución de \$1,348.9 millones respecto al 31 de diciembre del 2011 en el que cerró en \$20,418.5 millones, dicha disminución consecuencia de los siguientes movimientos:

1. Instrumentos de deuda con características de capital: se cancelaron \$350.0 millones debido a que no se llevó a cabo el pago adicional en virtud de que no se cumplieron las condiciones establecidas en el convenio de compraventa de CONIPSA y COVIQSA.
2. Resultados acumulados: pérdida del ejercicio asciende a \$703.1 millones.
3. Otros componentes de utilidad integral
  - a. Valuación de Instrumentos Financieros Derivados: un efecto neto a cargo por \$295.7 millones en la valuación que contiene un efecto de impuesto a la utilidad diferido favorable correspondiente a Instrumentos Financieros Derivados por \$113.3 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, ya que los ingresos por servicios adicionales al cobro de peaje, no tienen actualmente un peso significativo. Las fuentes externas de liquidez son el Crédito de Liquidez, los Créditos de Gastos de Capital previamente mencionados, así como en el caso particular de 2012, lo fueron los recursos obtenidos de la emisión de Certificados Bursátiles.

#### Beneficios por impuestos a la utilidad

Como resultado de los costos atribuibles a la amortización de la contraprestación pagada por adelantado del Título de Concesión FARAC I y los resultados netos de financiamiento, a la fecha RCO no ha generado utilidad fiscal. Derivado de lo anterior, en 2012 RCO no tuvo que pagar ISR (o IETU) y finalizó el ejercicio con un beneficio por ISR diferido acumulado por \$4,611.3 millones mencionado previamente, mientras que en 2011 cerró con \$3,728.7 millones.

#### Inversiones relevantes en capital

La información relativa a las inversiones relevantes en capital se encuentra en la sección II.2.10 "Descripción de los Principales Activos" del presente Reporte Anual.

#### Razón de liquidez y apalancamiento

La razón de liquidez de RCO (activo circulante/pasivo circulante) tuvo la siguiente variación: al cierre de 2012 fue equivalente a 2.9, mientras que al cierre de 2011 se situó en 2.3, lo cual representó un aumento de 25.9%, debido principalmente al incremento de 69.4% o \$1,266.8 millones en efectivo y equivalentes (más detalle en la sección de efectivo y equivalentes de efectivo), un decremento de \$417.2 millones en clientes (más detalle en la sección de clientes), un incremento de \$186.6 millones en la porción corriente en de activos financieros de corto plazo, un incremento de \$164.0 millones de intereses por pagar financieros debido a la provisión de los intereses devengados por pagar semestralmente de Certificador Bursátiles denominados en pesos y en UDI, un incremento

de 70.7% o \$177.3 millones en provisiones a corto plazo, un decremento de \$273.0 millones en las cuentas por pagar a Partes Relacionadas y una disminución de \$73.3 millones en impuestos por pagar y en impuestos por pagar a la utilidad.

Operaciones fuera del Estado de situación financiera

Al 31 de diciembre de 2012, RCO y subsidiarias no tienen operaciones fuera de Balance General que afecten su condición financiera, sus resultados operativos o su liquidez.

**Obligaciones Contractuales**

La tabla siguiente contiene una estimación de los pagos futuros de FARAC I con base en las obligaciones contractuales al 31 de diciembre de 2013 y resume el efecto estimado que dichas obligaciones tendrán sobre el flujo de efectivo de dicha concesión.

**Tabla 26. Obligaciones contractuales FARAC I**

	Pagos debidos por periodo				
	Total	Menos de 1 año	1-3 años	3-5 años	Más de 5 años
	(miles de pesos)				
<b>Obligaciones contractuales (1):</b>					
Créditos preferentes FARAC I (2)	14,807,201.27	1,136,556.90	2,430,580.87	10,041,778.59	1,198,284.91
Créditos preferentes COVIQSA y CONIPSA (2)	1,915,665.15	224,719.37	496,983.61	552,886.42	641,075.76
Créditos preferentes FARAC I - Crédito de Gastos de Capital HSBC (3)	588,390.20	61,870.67	295,634.29	230,885.24	0.00
Créditos preferentes FARAC I - Certificados Bursátiles 2012-2013	17,573,042.20	658,045.12	1,317,893.10	1,316,090.23	14,281,013.75
Créditos preferentes FARAC I - Senior Notes 2013	14,907,412.50	684,375.00	1,374,375.00	1,376,250.00	11,472,412.50
Créditos preferentes FARAC I - Banobras 2013	14,690,836.95	401,625.69	961,268.06	961,268.06	12,366,675.14
Título de Concesión FARAC I (4)	481,064.52	20,044.36	60,133.07	60,133.07	340,754.04
Contrato de operación y mantenimiento FARAC I(5)	4,176,734.29	181,597.14	363,194.29	363,194.29	3,268,748.58
Contrato de operación y mantenimiento COVIQSA y CONIPSA (5)	343,105.08	28,442.87	56,885.74	56,885.74	200,890.74
<b>Total obligaciones contractuales</b>	<b>69,483,452.15</b>	<b>3,397,277.12</b>	<b>7,356,948.01</b>	<b>14,959,371.63</b>	<b>43,769,855.39</b>

(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 2013 y no asume ningún pago anticipado de capital.

(3) Incluye pagos bajo el Crédito de Gastos de Capital de HSBC. Las obligaciones relativas a dicho crédito se estimaron con la tasa de interés aplicable a dicho crédito al 31 de diciembre de 2013 y no asume ningún pago anticipado de capital adicional a los pagos obligatorios establecidos en dicho contrato.

(4) Para el propósito de la determinación de las cantidades anuales pagaderas por parte de RCO en relación con el Título de Concesión FARAC I, RCO asumió que recibirá la misma cantidad de ingresos de peaje por concesión que los recibidos en el ejercicio 2013 en los siguientes años. El ingreso real puede diferir significativamente de dicha estimación.

(5) Para el propósito de determinar las cantidades anuales pagaderas bajo el contrato que FARAC I tiene con el Operador, RCO asumió que: (i) los pagos o iguales mensuales de operación y mantenimiento serán las mismas que los realizados en el ejercicio 2013 y, (ii) FARAC I generará la misma UAFIDA que la generada el ejercicio 2013. Los gastos de operación y mantenimiento reales así como la UAFIDA real para los siguientes años pueden diferir significativamente de dichas estimaciones.

**Ajustes Fuera del Balance**

Al 31 de diciembre de 2013, RCO y sus subsidiarias no llevaron a cabo algún ajuste fuera del balance que pudiera afectar su situación financiera, resultados de operaciones o liquidez.

**III.4.3 Control Interno**

Es política de Red de Carreteras de Occidente establecer y mantener un programa 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, la fiabilidad de la información financiera y relevante que se proporcione a socios e inversionistas.

Los reportes con los resultados de las auditorías internas deben ser entregados al Comité de Auditoría cumpliendo con las leyes y reglas para promover la eficacia y eficiencia operacional.

El departamento de auditoría interna debe establecer un plan anual para identificar el enfoque y alcance de la auditoría con la frecuencia requerida en la evaluación de riesgo y actividades de control.

El Comité elabora y presenta al Consejo de Administración 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 sociedad y de las personas morales que ésta controle, describiendo en el caso del control interno las deficiencias y desviaciones, así como de los aspectos que requieren una mejoría.

La adecuada implantación del sistema de control interno permite a la Compañía y a cada una de sus subsidiarias una mayor seguridad en su operación y reduce los riesgos a que están expuestas.

### **III.5 Estimaciones, Provisiones o Reservas Contables Críticas**

#### *Provisión para gastos de mantenimiento mayor (Capex).*

Para afrontar el mantenimiento mayor derivado de los trabajos de rehabilitación y Obras de Ampliación, la Compañía reconoce una provisión de los gastos de mantenimiento que afectan los resultados de los períodos que comprenden, desde el inicio de operación hasta el ejercicio en que se realizan los trabajos de mantenimiento y/o reparaciones para solventar los gastos de mantenimiento y reparación. Esta proyección es reconocida a valor presente neto de 5 años.

#### *Reconocimiento de ingresos y costos de construcción de Obras de Ampliación de Rehabilitación*

De conformidad con las normas contables, la Compañía deja de reconocer ingresos y costos por construcción una vez concluidas las etapas de trabajos de rehabilitación así como las Obras de Ampliación establecidas por el Título de Concesión FARAC I.

Sin embargo, dado que las cantidades reportadas por concepto de ingresos y costos por construcción de trabajos de rehabilitación y Obras de Ampliación son sustancialmente iguales, esto no tiene un efecto significativo en su utilidad de operación y su utilidad neta.

### **III.6 Principales Políticas Contables**

#### **III.6.1 Bases de presentación ejercicio 2013**

##### *Declaración de cumplimiento con IFRS*

Estos estados financieros consolidados han sido preparados de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF o IFRS por sus siglas en inglés) emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (IASB por sus siglas en inglés).

##### *Bases de medición*

Los estados financieros consolidados han sido preparados sobre la base de costo histórico, excepto por ciertos instrumentos financieros, los cuales se valúan a valor razonable, como se explica a 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 activos.

##### *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 mediciones de valor razonable se clasifican en el Nivel 1, 2 ó 3 con base en el grado en que se incluyen datos de entrada observables en las mediciones y su importancia en la determinación del valor razonable en su totalidad, las cuales se describen de la siguiente manera:

- Nivel 1, se consideran precios de cotización en un mercado activo para activos o pasivos idénticos;
- Nivel 2, datos de entrada observables distintos de los precios de cotización del Nivel 1, sea directa o indirectamente,
- Nivel 3, considera datos de entrada no observables.

#### *Bases de consolidación de estados financieros*

Los estados financieros consolidados incluyen los de Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V. 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 entidad, y
- Tiene la capacidad de afectar tales rendimientos a través de su poder sobre la entidad en la que invierte.

#### *Unidad monetaria de los estados financieros*

Los estados financieros consolidados y notas al 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011 y por los años que terminaron en esas fechas, incluyen saldos y transacciones expresados en miles de pesos.

### **III.6.2 Principales políticas contables 2013**

#### **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; 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 libres de riesgo. El efectivo y equivalentes cuya disponibilidad sea restringida o con un propósito específico se presenta por separado en el activo circulante o no circulante, según corresponda.

#### **b) *Activos financieros***

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

Los activos financieros se clasifican dentro de las siguientes categorías específicas: “activos financieros a valor razonable con cambios que afectan a resultados”, “inversiones conservadas al vencimiento”, “activos financieros disponibles para su venta” y cuentas por cobrar”. La clasificación depende de la naturaleza y propósito de los activos financieros y se determina al momento de su reconocimiento inicial.

Además del efectivo y equivalentes, los principales activos financieros que tiene la Compañía son clasificados como cuentas por cobrar, los cuales se valúan a costo amortizado mediante el método de tasa de interés efectiva, que se describe más adelante.

#### **c) *Activo intangible y activo financiero por concesión***

La Compañía utiliza para reconocer los contratos de concesión la Interpretación No.12 del Comité de Interpretaciones de las Normas Internacionales de Información Financiera “Acuerdos para la concesión de servicios” (“IFRIC 12”) principalmente 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.

El 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 del contrato.

El 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 por operar el activo resultante por un plazo determinado. Los flujos futuros de efectivo que generará el activo resultante de la obras, varían de acuerdo con el uso de éste 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 a la SCT a cambio del título de concesión se reconoció como un activo intangible.

El activo intangible reconocido en el estado consolidado de situación financiera se amortiza durante el período de la concesión, que se menciona en la Nota 1 de los Estados Financieros, con base en el aforo vehicular. La vida útil estimada y 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) ***Derechos de franquicia***

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.

e) ***Mobiliario y equipo***

Las erogaciones por mobiliario y equipo se presentan al costo de adquisición menos depreciación acumulada y cualquier pérdida por deterioro.

La depreciación se reconoce para llevar a resultados el costo menos su valor residual, sobre sus vidas útiles utilizando el método de línea recta. La vida útil de los 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.

f) ***Costos por préstamos***

Los costos por préstamos atribuibles directamente a la adquisición o construcción del activo intangible (activo calificable), el cual constituye activos que requieren de un periodo de tiempo substancial hasta que están listos para su uso o venta, se adicionan al costo de esos activos durante ese tiempo hasta el momento en que estén listos 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.

g) ***Deterioro del valor de los activos intangibles***

Al final de cada período sobre el cual se informa, la Entidad revisa los valores en libros de sus activos intangibles 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 a fin de determinar el monto 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 la entidad más pequeña de unidades generadoras de efectivo para los cuales se puede identificar una base de distribución razonable y consistente.

El monto recuperable es el mayor entre el valor razonable menos su costo de venta y el valor de 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.

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.

Cuando una pérdida por deterioro se revierte posteriormente, el valor en libros del activo (o unidad generadora de efectivo) se aumenta al valor estimado revisado a su monto recuperable, de tal manera que el valor en libros incrementado 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.

#### **h) *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 período sobre el que se informa, teniendo en cuenta los riesgos y las incertidumbres que rodean a la obligación. Cuando se valúa una provisión usando los flujos de efectivo estimados para liquidar la obligación presente, su valor en libros representa el valor presente de dichos flujos de efectivo.

Cuando se espera 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 desembolso y el monto de la cuenta por cobrar puede ser valuado confiablemente.

La administración de la Entidad reconoce una provisión por gastos de mantenimiento y reparación de las Autopistas Concesionadas, una provisión que afecta los resultados de los períodos que comprenden desde el inicio de operación hasta el ejercicio en que se realizan las obras de mantenimiento y/o reparaciones.

Las provisiones se clasifican como circulantes o no circulantes en función del período de tiempo estimado para atender las obligaciones que cubren.

#### **i) *Pasivos financieros***

##### **i). Clasificación como deuda o capital**

La Compañía evalúa la clasificación como instrumentos de deuda o capital de conformidad con la sustancia económica del acuerdo contractual y sus características.

##### **ii). Pasivos financieros a valor razonable con cambios a través de resultados**

Un pasivo financiero a valor razonable con cambios a través de resultados es un pasivo financiero que se mantiene para fines de negociación o se designa a su valor razonable con cambios a través de resultados:

Se clasifican con fines de negociación los Instrumentos Financieros Derivados, excepto los que son designados y son efectivos como cobertura de flujos de efectivo. La Entidad valúa sus Instrumentos Financieros Derivados de cobertura a valor razonable.

La Entidad no tiene pasivos financieros designados con cambios a través de resultados.

iii). Otros pasivos financieros

Otros pasivos financieros, incluyendo los préstamos, se valúan inicialmente a valor razonable, neto de los costos de la transacción.

La Entidad valúa los préstamos con posterioridad al reconocimiento inicial a costo amortizado.

El costo amortizado de un pasivo financiero es el importe inicial reconocido de dicho pasivo menos los reembolsos de principal 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 estimados de pagos en efectivo 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.

iv). Baja de pasivos financieros

La Compañía da de baja los pasivos financieros si, y solo si, las obligaciones de la Compañía se cumplen, cancelan o expiran.

j) **Reconocimiento de ingresos por peaje**

La administración de la Entidad reconoce los ingresos por peaje en el momento que los vehículos hacen uso de la autopista y cubren en efectivo o a través de un medio electrónico la cuota respectiva en las plazas de cobro. En el caso de CONIPSA y COVIQSA, los ingresos se reciben directamente de la SCT. En ambos casos, se reconocen ingresos por servicios al momento en que se cumplen las siguientes condiciones:

- El importe de los ingresos puede medirse confiablemente;
- Es probable que la Entidad reciba los beneficios económicos asociados con la transacción; y
- El servicio se ha prestado y los costos incurridos, o por incurrir, en relación con la transacción pueden ser valuados confiablemente.

k) **Reconocimiento de ingresos y costos de construcción de Obras de Ampliación y de rehabilitación**

La administración de la Entidad reconoce ingresos y costos de construcción conforme avanza la construcción de las Obras de Ampliación y rehabilitación a la infraestructura concesionada ("Porcentaje de avance"), cuando dichas obras permiten incrementar la capacidad de generar beneficios económicos futuros.

l) **Reconocimiento de ingresos por servicios de operación relacionados con pago por disponibilidad**

En las autopistas concesionadas de COVIQSA y CONIPSA se reconocen ingresos por servicios de operación relacionados al derecho incondicional de recibir los pagos por disponibilidad en los tramos carreteros de Irapuato – La Piedad y Querétaro – Irapuato derivado del activo financiero reconocido en el estado consolidado de situación financiera contabilizado mediante el método de costo amortizado.

m) **Estado de pérdidas y ganancias y otros ingresos (gastos) integrales**

La Entidad optó por presentar en el estado consolidado de pérdidas y ganancias y otros ingresos (gastos)

integrales un renglón de utilidad de operación.

Los costos y gastos fueron clasificados atendiendo a su función debido a las distintas actividades económicas y de negocios, por lo que se separó en amortización del activo intangible por concesión, operación y mantenimiento, costos de peaje por concesión y costos de construcción de Obras de Ampliación y rehabilitación y gastos generales y de administración.

n) ***Participación de los trabajadores en las utilidades (PTU)***

La PTU se registra en los resultados del año en que se causa y se presenta en el rubro de gastos generales y de administración en los estados consolidados de pérdidas y ganancias y otros ingresos (gastos) integrales.

o) ***Costo de beneficios a los empleados a largo plazo y al retiro***

La Entidad otorga primas de antigüedad a todos sus empleados cuando se separan y son personas que tengan 15 años o más laborando o a aquellas que sean despedidas 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.

Adicionalmente se incluye dentro de este rubro la provisión relativa a los bonos por objetivos otorgados por la Entidad mencionados en la Nota 13 de los Estados Financieros. Los cuales se registran en resultados contra el pasivo correspondiente cuándo: 1) la Entidad incurre 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.

p) ***Beneficios directos a los empleados***

Se valúan en proporción a los servicios prestados, considerando los sueldos actuales y se reconoce el pasivo conforme se devengan. Incluye principalmente ausencias compensadas, como vacaciones y prima vacacional.

q) ***Impuestos a la utilidad***

El gasto (beneficio) 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 sobre la renta (ISR) y el impuesto empresarial a tasa única (IETU) se registran en los resultados del año en que se causan.

- Impuestos a la utilidad diferidos

Hasta el 31 de diciembre de 2012, para reconocer el impuesto diferido, la Entidad determinó si, con base en proyecciones financieras, causaría ISR o IETU y reconoció el impuesto diferido que correspondía al impuesto que esencialmente pagaría. A partir de 2014 se abrogó la Ley del IETU, por lo tanto, al 31 de diciembre de 2013 la Entidad únicamente reconoce ISR diferido.

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 su valor fiscal utilizados para determinar el resultado fiscal, aplicando la tasa correspondientes a estas diferencias y en su caso se incluyen los beneficios de las pérdidas fiscales por amortizar y de algunos créditos fiscales. El pasivo por impuesto a la utilidad diferido se reconoce generalmente para todas las diferencias temporales gravables. Se reconocerá 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. 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 y 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 espera 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 habrán 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.

Los activos por impuestos diferidos y los pasivos por impuestos diferidos se compensan cuando existe un derecho legal para compensar activos a corto plazo con pasivos a corto plazo y cuando se refieren a impuestos a la utilidad correspondientes a la misma autoridad fiscal y la Entidad tiene la intención de liquidar sus activos y pasivos sobre una base neta.

#### - Impuestos causados y diferidos

Los impuestos causados y diferidos se reconocen como ingreso o gasto en resultados, excepto cuando se refieren a partidas que se reconocen en los resultados integrales, ya sea en los otros resultados integrales o directamente en el capital contable, en cuyo caso el impuesto también se reconoce fuera de los resultados; o cuando surgen del reconocimiento inicial de una combinación de negocios. En el caso de una combinación de negocios, el efecto fiscal se incluye dentro del reconocimiento de la combinación de negocios.

### r) ***Instrumentos financieros derivados***

La Entidad utiliza una variedad de instrumentos financieros para manejar su exposición a los riesgos de volatilidad en tasas de interés incluyendo swaps de tasa de interés. En la Nota 11 de los Estados Financieros se incluye una explicación más detallada sobre los Instrumentos Financieros Derivados.

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 los 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. Otros derivados se presentan como activos y pasivos a corto plazo.

#### i. Contabilidad de coberturas

La Entidad designa ciertos Instrumentos Financieros Derivados de cobertura, 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 de cobertura entre el derivado y una 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 de un 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 Entidad suele cubrir un activo o un pasivo que expone a la Entidad a un riesgo de cambio en su valor razonable o en los futuros flujos de efectivo.

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 altamente efectivo para compensar la exposición a los cambios en el valor razonable o los cambios en los flujos de efectivo de la partida cubierta.

La Nota 11 de los Estados Financieros incluye detalles sobre el valor razonable de los Instrumentos Financieros Derivados usados para propósitos de cobertura.

ii. 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 del estado consolidado de pérdidas y ganancias y otros ingresos (gastos) integrales relacionado con la partida cubierta.

La contabilización de coberturas se interrumpirá de forma prospectiva cuando el instrumento de cobertura expire, se venda, termine, o se ejerza; cuando deje de cumplir con los criterios para la contabilización de coberturas o cuando la Entidad revoque la designación de cobertura.

iii. 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 componentes de la utilidad integral. Las pérdidas y ganancias relativas a la porción no efectiva del instrumento de cobertura, se reconocen inmediatamente en el estado consolidado de pérdidas y ganancias y otros ingresos (gastos) integrales, y se incluyen en el rubro gastos por intereses.

Los montos previamente reconocidos en los otros componentes de la utilidad integral y acumulada en el capital contable, se reclasifican a los resultados en los periodos en los que la partida cubierta se reconoce en los resultados, en el mismo rubro del estado consolidado de pérdidas y ganancias y otros ingresos (gastos) integrales de la partida cubierta reconocida.

La contabilización de coberturas se discontinúa cuando la Entidad revoca la relación de cobertura, 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 el capital continuará en el capital hasta que la partida cubierta sea finalmente reconocida en los resultados.

iv. Derivados implícitos

La Entidad 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 2013, 2012 y 2011 no existen derivados implícitos que deban ser segregados del contrato anfitrión.

s) ***Transacciones en moneda extranjera***

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

t) ***Utilidades por acción***

La utilidad básica por acción ordinaria se calcula dividiendo la utilidad neta consolidada 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.

## IV. ADMINISTRACION

### IV.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 del Comité de Auditoría para tales efectos.

Las auditorías a la información fiscal y financiera de RCO las ha realizado en su totalidad la firma Deloitte. Los Estados Financieros Consolidados de la Compañía correspondientes a los ejercicios 2013, 2012 y 2011 cuentan con una opinión sin salvedades por parte del Auditor Externo. Desde el inicio de la vigencia de la Concesión FARAC I, así como desde la adquisición de la Concesión COVIQSA y la Concesión CONIPSA, no se ha cambiado la firma de auditores. Sin embargo, dentro de la misma firma de auditores se ha cambiado de socio y equipo encargado.

Por el servicio de auditoría al ejercicio 2013, la firma de auditoría externa cobró aproximadamente<sup>52</sup>:

1. \$1.7 millones por la auditoría a RCO, que representa 35.2% del total de pagos realizados a la firma de auditoría externa y que incluye la revisión de los estados financieros consolidados tanto en inglés como en español y la revisión al Reporte Anual a la CNBV.
2. \$0.8 millones por la auditoría a las subsidiarias CONIPSA y COVIQSA, que representa el 16.0% del total de pagos realizados a la firma de auditoría externa y que incluye la revisión a los estados financieros consolidados con dichas subsidiarias a los financieros de RCO.
3. \$0.2 millones por la auditoría al Fideicomiso Emisor CKD que incluye la revisión del Informe Anual correspondiente a dicho fideicomiso. Equivale al 3.6% del total de las erogaciones.

En adición a los estados financieros anuales, el Auditor Externo realizó también para el ejercicio 2013 las siguientes funciones:

- (a) Auditoría semestral selectiva de ingresos de RCO, la cual es requerida por el título de concesión. Los honorarios por este servicio suman un aproximado de \$0.5 millones, que representa 10.1% del total de erogaciones realizadas al Auditor Externo.
- (b) Estudios de Precios de Transferencia, tanto para RCO como para las subsidiarias CONIPSA y COVIQSA, el monto de los honorarios ascendió a \$0.1 millones aproximadamente, que representa 1.7% del total de pagos realizados a la firma de auditoría externa.
- (c) Por revisión a la reestructura en los Instrumentos Financieros Derivados realizada en 2013, el Auditor Externo cobró un aproximado de \$0.3 millones, que representa 6.4% del total de erogaciones realizadas al Auditor Externo.
- (d) Por la revisión de la deducibilidad de las prestaciones a los empleados de PSRCO, el Auditor Externo cobró un aproximado de \$0.04 millones, que representa el 0.9% del total de erogaciones realizadas a la firma de auditoría externa.
- (e) Por revisión del presente Reporte Anual, el auditor cobró \$0.1 millones equivalentes al 2.0% del total de erogaciones realizadas al Auditor Externo.

Adicionalmente, por asistencia en el proceso de colocación de Senior Notes, el auditor cobró un aproximado de \$1.2 millones.

---

<sup>52</sup>Montos más IVA.

El Auditor Externo cumple cabalmente con los requisitos de independencia establecidos en el artículo 83 de la Circular Única de Emisoras.

## **IV.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, previa opinión del Comité de Prácticas Societarias, de conformidad con, y sujeto a las excepciones que establece, la LMV y los estatutos sociales. Estas operaciones están sujetas a las condiciones prevalecientes del mercado y a normas en materia de precios de transferencia de conformidad con la ley mexicana.

En las secciones 1, 2 y 3 a continuación, se encuentra una descripción de las operaciones con Partes Relacionadas, que fueron celebradas como parte del acuerdo original entre los accionistas de RCO y dadas a conocer al público en general antes de la formación del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias, por lo cual, en caso de que lleguen a ser modificados, se requerirá la opinión favorable del Comité.

### **1. Contratos de Construcción y Operación**

Como se mencionó previamente en el numeral II.2.12, el 6 de Agosto de 2013 ICA se convierte en parte no relacionada debido a la enajenación del 100% de las acciones Serie "A" representativas del capital social de la Compañía por parte de CICASA y CONOISA; por lo tanto, aunque a la fecha del presente Reporte Anual se encuentra vigente el Contrato de Operación FARAC I de fecha 1 de abril de 2013, el mismo ya no es considerado como parte relacionada al cierre del ejercicio 2013.

Los contratos de construcción celebrados con ICA fueron terminados durante el ejercicio 2012, por lo que a la fecha del presente Reporte Anual no se cuenta con ningún contrato de construcción celebrado con ICA.

### **2. Instrumentos financieros derivados**

Tal y como se señala en la Sección III.3 (b) anterior, RCO ha celebrado y mantiene vigentes Contratos de Cobertura de tasa de interés, de los cuales, siete están contratados con Goldman Sachs Paris Inc. Ex Cie. El monto notional de dichos Contratos de Cobertura al cierre del ejercicio 2013 es de \$2,556.5 millones. Bajo estos contratos, RCO pagará mensualmente a Goldman Sachs Paris Inc. Ex Cie. en caso de que la tasa TIE sea menor que la tasa fija establecida.

### **3. Emisión de Senior Notes**

El 30 de mayo de 2013 la Compañía realizó la emisión de Senior Notes con vencimiento en 2028 por un monto de \$7,500.0 millones, para esta operación se utilizaron los servicios de Goldman Sachs como agente estructurador.

### **4. Reapertura de Certificados Bursátiles RCO12U**

El 27 de junio 2013 la Compañía realizó la reapertura de Certificados Bursátiles denominados en UDI con vencimiento en 2032 por 378.5 millones de UDIs, para esta operación se utilizaron los servicios de Goldman Sachs como agente estructurador.

## **IV.3 Administradores y Accionistas**

### **IV.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; en el



entendido, sin embargo, que el Consejo de Administración podrá tener máximo veintiún miembros, de los cuales, cuando menos el 25.0% de ellos deberán ser miembros independientes.

Los Accionistas Serie "A" 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, 10.0% (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.

Al 31 de diciembre de 2013, el Consejo de Administración de RCO estaba integrado por un total de 10 miembros propietarios de los cuales 5, es decir, el 50.0%, eran Miembros Independientes.

A la fecha de presentación presente Reporte Anual, el Consejo de Administración de RCO está integrado por un total de 11 miembros propietarios de los cuales 6, es decir, el 54.5%, son Miembros Independientes.

La Tabla 27 proporciona la integración vigente del Consejo de Administración de RCO:

**Tabla 27. Consejo de Administración**

Consejo de Administración				
Miembro propietario	Carácter	Fecha de nombramiento	Suplente	Fecha de nombramiento
Edward Pallesen	No independiente	16 de marzo de 2012	Michael Kaufman	14 de marzo de 2013
Demetrio Javier Sodi Cortés	No independiente	26 de abril de 2010	José O' Gorman Merino	16 de marzo de 2012
Jonathan Hunt	No independiente	24 de septiembre de 2009	--	--
Martín Werner Wainfeld (Presidente)	No independiente	24 de septiembre de 2009	Julian Allen	24 de septiembre de 2009
Peter Vermette	No independiente	16 de marzo de 2012 (antes miembro suplente)	--	--
Diego Valenzuela Cadena	Independiente	24 de septiembre de 2009	--	--
Alberto Mulás Alonso	Independiente	24 de septiembre de 2009	--	--
Elsa Beatriz García Bojorges	Independiente	24 de septiembre de 2009	--	--
Oscar Francisco Medina Mora Escalante	Independiente	12 de noviembre de 2009	--	--
Adolfo Castro Rivas	Independiente	16 de marzo de 2012	--	--
Fausto Barajas Cummings	Independiente	12 de marzo de 2014	--	--

Finalmente, es necesario aclarar que los actuales miembros no independientes del Consejo de Administración de RCO, salvo por Demetrio Sodi Cortés, actualmente son empleados de los Accionistas Serie "A" que, respectivamente, propusieron su nombramiento. Se hace notar que el secretario y el prosecretario no miembros del Consejo de Administración de RCO a la fecha de presentación del presente Reporte Anual son los señores Juan Manuel González Bernal y Juan Sebastián Lozano García-Teruel, respectivamente. Las facultades del Consejo de Administración se desarrollan en la Sección IV.4 "Estatutos Sociales" de este Reporte Anual.

#### IV.3.2 Ejecutivos y consejeros relevantes

##### Demetrio Javier Sodi Cortés (Consejero)

Demetrio Sodi es responsable de la dirección general y el desarrollo de la organización, así como de la creación y ejecución del Plan de Negocios de RCO. Trabaja en conjunto con el 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 EMICA, 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.

##### Jorge Parra Palacios

Jorge Parra es Director de Finanzas y Administración en RCO. Antes de formar parte de RCO, fue Director Ejecutivo de Finanzas y Director de Finanzas Corporativas 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.

### **Alexandre Marcal Dantas Lima**

Alexandre Lima es responsable de la planeación y supervisión de la cadena de valor del negocio de RCO, incluyendo construcción, operación, mantenimiento y desarrollo de negocios. Antes de formar parte de RCO, fue director de Boston Consulting Group ("BCG"), firma internacional líder de consultoría en administración. En BCG, fue líder del área de capital privado en infraestructura y participó en la adquisición de la Concesión por parte de los accionistas de RCO. Es licenciado en Economía y Administración de empresas por la Universidad Católica Portuguesa y cuenta con una maestría en Administración de Empresas por Columbia Business School.

### **Juan Sebastián Lozano García-Teruel**

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.

### **Martín Máximo Werner Wainfield (Consejero)**

Martín Máximo Werner Wainfeld ingresó a Goldman, Sachs & Co. en el 2000 como vicepresidente y fue promovido ese mismo año a Director. En el 2006 fue nombrado Socio de la firma y ha sido Director General de GS en Mexico desde el 2000 y hasta la fecha. El Sr. Werner tiene una amplia experiencia en fusiones y adquisiciones, financiamiento de empresas y ha participado en transacciones como la venta de Banamex a Citigroup, la adquisición de Embratel por Telmex y la adquisición de RMC por Cemex, entre otras. Fue subsecretario de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en México de 1997 a 1999. Estudió un licenciatura en Economía en el Instituto Tecnológico Autónomo de México y obtuvo un Ph.D. en Economía en la Universidad de Yale en 1991.

### **Jonathan Hunt (Consejero)**

Jonathan Hunt es responsable de las inversiones en transporte del Grupo de Inversiones en Infraestructura (Infrastructure Investment Group (IIG)) de Goldman, Sachs & Co. para el continente americano y perteneciente a la División de Banca Comercial (Merchant Banking Division (MBD)). Es miembro del Comité de Inversiones IIG (IIG Investment Committee). Anteriormente, el señor Hunt trabajó en el Investment Management Division. Antes de ello, fue Director de Finanzas de la firma Corporate Real Estate Group. El Sr. Hunt se unió a Goldman, Sachs & Co. en 1999 como analista y fue ascendido a Director en 2011. El Sr. Hunt es miembro del Consejo de Administración de Red de Carreteras de Occidente, un concesionario y operador de autopistas en México, y del Consejo de Administración de Autopistas Metropolitanas de Puerto Rico, compañía dueña y operadora de autopistas en Puerto Rico. El Sr. Hunt obtuvo un título BA en Ciencias Políticas del Colegio de Dickinson en 1998.

### **Edward Pallesen (Consejero)**

Edward Pallesen es Director del Grupo de Inversiones en Infraestructura (Infrastructure Investment Group (IIG)) de Goldman, Sachs & Co. para el continente americano y perteneciente a la División de Banca Comercial (Merchant Banking Division (MBD)). Es miembro del Comité de Inversiones en Infraestructura (Infrastructure Investment Committee). Se unió a Goldman Sachs & Co. en 1999 como asociado en el Grupo de Comunicaciones, Medios y Entretenimiento (Media & Entertainment Group), el cual fue reestructurado en 2002 como el Grupo TMT (TMT Group). Posteriormente fue asignado al Principal Investment Area dentro del MBD. Fue nombrado Director en 2007. Antes de unirse a Goldman, Sachs & Co., el Sr. Pallesen fungió como Secretario de Ley Judicial en la Suprema Corte de Justicia de Estados Unidos. Es miembro del Consejo de Administración de Hery Street Settlement, fideicomisario de la Fundación de la Universidad de Nebraska y miembro del comité consultivo de Paul EnglerInstitutefor Agricultural Entrepreneurship. El Sr. Pallesen formó parte del grupo David Rockefeller Fellow con el denominado Partnership for the City of New York. El Sr. Pallesen obtuvo un título B.A., summa cum laude, de la Universidad de Harvard, y un título J.D., magna cum laude, de la Escuela de Leyes de la Universidad de Harvard. También ha obtenido un MPhil y un DPhil de la Universidad de Oxford, donde fue un Rhodes Scholar.

### **Peter Vermette (Consejero)**

Peter Vermette es responsable del Debt Capital Markets dentro del Grupo de Inversiones en Infraestructura (Infrastructure Investment Group (IIG)) de Goldman, Sachs & Co. y perteneciente a la División de Banca Comercial (Merchant Banking Division (MBD)). Anteriormente, trabajó en el área de Inversiones en Bienes Raíces de Goldman Sachs & Co. (Real Estate Principal Investment Area (REPIA)) en Londres. Antes de ello,

trabajó para REPIA en Nueva York. El Sr. Vermette se unió a Goldman Sachs & Co. en 1998 como analista y fue promovido a Director en 2010. Previamente trabajó en Bankers Trust en Nueva York. Es miembro del Consejo de Administración de Red de Carreteras de Occidente, un concesionario y operador de autopistas en México, y del Consejo de Administración de Autopistas Metropolitanas de Puerto Rico, compañía dueña y operadora de autopistas en Puerto Rico. Obtuvo un título B.S. en Finanzas del Bryant College en 1997.

#### **Adolfo Castro Rivas (Consejero Independiente)**

Adolfo Castro ha sido Director General de Grupo Aeroportuario del Sureste desde mayo de 2011. Antes, trabajó como Director de Finanzas y Planeación Estratégica en Grupo Aeroportuario del Sureste (del 2000 al 2011). Tiene una licenciatura en Contaduría y una Maestría en Administración de Empresas del Instituto Tecnológico Autónomo de México.

#### **Elsa Beatriz Garcia Bojorges (Consejero Independiente)**

Desde 2004 es Investigadora y Miembro del Consejo Emisor del Consejo Mexicano de Normas de Información Financiera, A.C., organismo emisor de las Normas de Información Financiera locales de México. Es miembro del Consejo de Administración y Presidente del Comité de Auditoría de Empresas ICA, S.A.B de C.V y de Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V. En 2010, 2011 y 2012 fue invitada por la Conferencia para el Comercio y Desarrollo de la Organización de las Naciones Unidas para representar a México en el Grupo Intergubernamental de Expertos en Normas Internacionales de Contabilidad y trabajar en el proyecto de evaluación y mejora de la calidad de los informes corporativos en el mundo. Es profesora en temas de su especialidad. Es articulista para las revistas: Veritas del Colegio de Contadores Públicos de México y Contaduría Pública del Instituto Mexicano de Contadores Públicos (IMCP). Es Licenciada en Contaduría por la UNAM, quien le otorgó la "Medalla Gabino Barreda". Certificada por el IMCP desde el año 1999.

#### **Oscar Medina Mora Escalante (Consejero Independiente)**

Oscar Medina Mora Escalante actualmente es consejero de algunas empresas, así como consultor en inversiones financieras. Cuenta con una trayectoria de cuatro décadas en el sector financiero; maestro en ciencias por la Universidad de Stanford, comenzó su carrera profesional en Banco de México dejando dicha institución cuando se encontraba a cargo de la gerencia del Mercado de Valores; posteriormente incursionó en Acciones y Valores de México como Director de Investigación y Desarrollo, encabezando el grupo técnico valuador en el proceso de compra de Banamex. Como Director General Adjunto en el grupo financiero Banamex-Accival, fundó el área de Administración de Riesgos y tuvo a su cargo el área de Finanzas en la tesorería de Banamex. En 1996 es invitado a ser Director General de VVA, compañía dedicada a estructurar y vender carteras de créditos de la banca, renunciando en 1997. A principios de 1999 se une a Afore Banamex para ser Director General en enero de 2002 y dos años después fue promovido a Director Corporativo de Administración de Inversiones del grupo Banamex y Presidente de los Consejos de Administración de las compañías institucionales de inversión: Afore Banamex, Seguros y Pensiones Banamex, Acciones y Valores Banamex, Impulsora de Fondos Banamex y Presidente del Comité Ejecutivo de la División Fiduciaria. A partir de 2005 supervisó los negocios de fondos para el retiro de Citigroup en cinco países de América. El Sr. Medina se retiró en junio del 2009 del Grupo Financiero Banamex y Citigroup. Actualmente funge como miembro del Consejo de Administración y Comités Técnicos de varias compañías.

#### **Alberto Mulás Alonso (Consejero Independiente)**

Alberto Mulás Alonso es director de Itaú BBA, la subsidiaria de banca mayorista de Itaú Unibanco, el banco privado líder de Brasil, responsable de desarrollar la presencia del banco en México. Previamente, de 2003 a 2013, el Sr. Mulás fue socio director de CReSCE Consultores, S.C., empresa de consultoría especializada en planeación estratégica, finanzas y gobierno corporativo. Antes de ello, en enero del 2001, el Presidente Vicente Fox le nombró Subsecretario de Desarrollo Urbano y Vivienda en Sedesol, y miembro del gabinete ampliado, donde preparó y creo, entre otros, la nueva política nacional de vivienda y la Comisión Nacional de Fomento a la Vivienda, instancia de la que fue su primer Comisionado hasta Diciembre del 2002. En su trayectoria en banca de inversión, el señor Mulás fue Director responsable de México de Donaldson, Lufkin & Jenrette Securities (1999-2001), Director y Representante en México de Lehman Brothers Inc. (1992-1997), Vicepresidente en J.P. Morgan (1990-1992) y Asociado en Bankers Trust Company (1988-1990). Alberto Mulás es miembro independiente de los consejos de GACN (OMA), S.A.B. de C.V., Grupo Comex, Organización Ramirez (propietaria de CINEPOLIS) y Farmacias del Ahorro. El señor Mulás es Ingeniero Químico de la Universidad Iberoamericana con Maestría en Administración de Negocios en Wharton Business School, Universidad de Pensilvania.

#### **Diego Valenzuela Cadena (Consejero Independiente)**

Diego Valenzuela Cadena estudió Ingeniería Civil en el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey (ITESM), campus Monterrey, de donde se graduó en diciembre de 1991. Posteriormente hizo una maestría en negocios en el ITESM campus Guadalajara de la cual se graduó en diciembre de 1999.

El señor Valenzuela es fundador y Director General de Dinámica Controladora Empresarial, S.A. de C.V. (Dinámica), una empresa encargada de desarrollo de vivienda con base en Guadalajara, Jalisco.

#### **Fausto Barajas Cummings (Consejero Independiente)**

Fausto Barajas Cummings, egresado de la Licenciatura en Economía del Instituto Tecnológico Autónomo de México, cuenta con Maestría en Economía por la Universidad London School of Economics and Political Science en Londres, Inglaterra y Maestría en Finanzas y Negocios Internacionales por la Universidad de Columbia en la Ciudad de Nueva York, Estados Unidos.

En el sector privado ha laborado en el área de consultoría en McKinsey & Company. Dentro de la Administración Pública cuenta con amplia experiencia en áreas como: energía, finanzas e infraestructura, debido a su desempeño en el Instituto Mexicano del Seguro Social, Secretaría de Energía, Petróleos Mexicanos en donde ocupó el cargo de Subdirector de Planeación Económica, en Presidencia de la República con el cargo de Secretario Técnico del Gabinete de Infraestructura y Turismo, y en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes donde fue Subsecretario de Infraestructura, cargo en el cual fue responsable de la construcción, ampliación y conservación de la red carretera federal, así como el diseño y regulación de las carreteras concesionadas a nivel federal.

Actualmente es el Director General de la Fundación Desarrollo Humano Sustentable, un centro de pensamiento dedicado al análisis, elaboración y propuesta de políticas públicas.

#### **IV.3.3 Accionistas Relevantes**

A la fecha del presente Reporte Anual, son tres los accionistas relevantes en RCO. El primero de estos accionistas es Matador Infra B.V. que mantiene la titularidad de 14,726,500,063 Acciones Serie "A", representativas de 51.3% del capital social suscrito y pagado de RCO.

Por su parte, The Bank of New York Mellon, S.A., Institución de Banca Múltiple como fiduciario del Contrato de Fideicomiso Emisor CKD número F/00661 de fecha 24 de septiembre de 2009 mantiene la titularidad de 8,609,634,800 Acciones Serie "B", representativas de 30.0% del capital social suscrito y pagado de RCO.

Por último Alghero (Ireland) Limited es titular de 5,378,882,800 Acciones Serie "A", representativas de 18.7% del capital social suscrito y pagado de RCO.

#### **IV.3.4 Comités de apoyo al Consejo de Administración de RCO**

RCO cuenta actualmente con un Comité de Auditoría y un Comité de Prácticas Societarias. Dichos Comités actualmente se encuentran integrados de la manera que se muestra en las Tablas 28 y 29 siguientes, según fueron nombrados por el Consejo de Administración en sesión de fecha 7 de noviembre de 2012.

**Tabla 28. Comité de Auditoría**

<b>MIEMBRO PROPIETARIO</b>	<b>CARÁCTER</b>	<b>MIEMBRO SUPLENTE</b>
Elsa Beatriz García Bojorges	Miembro Independiente (Presidente) - Experto Financiero	----
Alberto Mulás Alonso	Miembro Independiente	----
Adolfo Castro Rivas	Miembro Independiente	----

**Tabla 29. Comité de Prácticas Societarias**

<b>MIEMBRO PROPIETARIO</b>	<b>CARÁCTER</b>	<b>MIEMBRO SUPLENTE</b>
Alberto Mulás Alonso	Miembro Independiente - (Presidente)	----
Elsa Beatriz García Bojorges	Miembro Independiente – Experto Financiero	----
Jonathan Hunt	Miembro No Independiente	---

El 15 de mayo de 2013, mediante Sesión del Consejo de Administración de RCO, se aprobó el Reglamento del Comité de Auditoría, el cual tiene como finalidad regular el funcionamiento y las atribuciones de dicho Comité, y se refiere al establecimiento de la norma de funcionamiento interno de conformidad con las funciones y atribuciones que le son asignadas con fundamento en el marco jurídico aplicable a RCO. Asimismo, el 5 de septiembre de 2013, mediante Sesión del Consejo de Administración de RCO, se aprobó el Reglamento del Comité de Prácticas Societarias, el cual tiene como finalidad regular el funcionamiento y las atribuciones de dicho Comité.

Las facultades del Comité de Auditoría y del Comité de Prácticas Societarias se desarrollan en la Sección IV.4 "Estatutos Sociales" de este Reporte Anual.

Con fecha 17 de marzo de 2010, mediante Sesión del Consejo de Administración de RCO, se aprobó la formación del Comité Ejecutivo, mismo que tiene como finalidad dar a los Accionistas la posibilidad de interactuar con el equipo de administración de RCO para revisar asuntos de prioridad. Los integrantes del Comité Ejecutivo son Jonathan Hunt, Demetrio Javier Sodi Cortés, (miembros del Consejo de Administración). Dicho Comité no cuenta con un reglamento de operación.

La Compañía cuenta con un Código de Ética y de Conducta en el Negocio, 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 Código de Ética y de Conducta en el Negocio 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.

Los funcionarios 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 en el Negocio de la Compañía, tanto en su decir, como en su actuar.

#### **IV.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.

##### **1. 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.

Asimismo, la aprobación de las compensaciones que deberán pagarse a los miembros del Consejo de Administración y de los presidentes de los Comités de Auditoría y de Prácticas Societarias es facultad de la Asamblea General de Accionistas. Lo anterior, en términos del Artículo Vigésimo Primero, inciso b) sub-inciso ii) de los estatutos sociales de RCO.

##### **2. 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 los artículos 49 fracción IV y último párrafo y 16 fracción VI de la LMV.

Se hace notar que el Convenio entre Socios y el Convenio entre Accionistas, no generarán en ningún momento un retraso, prevención, diferimiento o harán más oneroso un cambio de Control de RCO. De igual forma, dichos

convenios no limitan 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 Socios**

El 3 de octubre de 2007 Grupo GSIP, ICA y RCO suscribieron un Convenio entre Socios al objeto de regular determinados derechos y obligaciones de los socios más allá de lo que establecían los estatutos sociales de RCO. Sin embargo, ante la entrada del Fideicomiso Emisor CKD como accionista de RCO, el Convenio entre Socios fue modificado y reexpresado con fecha 24 de septiembre de 2009. Tras esta modificación y reexpresión, RCO ha dejado de ser parte en el citado Convenio entre Socios, resultando aplicable el mismo solamente a los Accionistas Serie "A", y no obligando, por tanto, a otros accionistas de RCO.

El Convenio entre Socios incluye ciertos requisitos con respecto a consultas y votación de determinados asuntos entre los Accionistas Serie "A", impone determinadas restricciones para la transferencia o disposición de las Acciones Serie "A" (incluyendo derechos de registro en el contexto de una oferta pública de acciones), y determinados acuerdos con respecto a la redistribución entre los Accionistas Serie "A", en determinados supuestos, de los dividendos decretados a favor de los Accionistas Serie "A". El Convenio entre Socios también incluye cláusulas relativas a la prestación de servicios por parte de los Accionistas Serie "A". Específicamente, el Convenio entre Socios obliga a los Accionistas Serie "A" a causar que RCO otorgue un derecho de preferencia a Goldman, Sachs & Co. en relación con la prestación de servicios de banca de inversión o de servicios de consultoría financiera (incluyendo, sin limitar, la realización de una oferta pública de las acciones de RCO o la venta de RCO) y prevé que ICA será el proveedor preferente, operador y gestor de RCO. En cada uno de estos casos, sin embargo, los servicios deberán ser prestados en condiciones de mercado.

### **Convenio entre Accionistas**

El 2 de octubre de 2009, GSIP, GSIA, Matador, CICASA, CONOISA y el Fideicomiso Emisor CKD celebraron un Convenio entre Accionistas, 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 acuerdos implementados en el Convenio de Accionistas son los siguientes:

#### **A. 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.

#### **B. 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 100.0% (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 Sociedad 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 Comunicaciones y Transportes.

**(b) Derechos de Venta Conjunta ("Tag-Along").** Se prevén dos tipos de derechos de venta conjunta conforme a lo siguiente:

- (i) Oferta Pública bajo la LMV. 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 algún accionista pretenda, mediante una o varias operaciones de cualquier naturaleza, simultáneas o sucesivas, (i) enajenar la totalidad o una parte de sus acciones y éstas representen un porcentaje equivalente o superior a 30.0% del capital social de RCO o bien, (ii) adquirir o alcanzar por cualquier medio, directa o indirectamente, un porcentaje equivalente o superior a 30.0% del capital social de RCO, dicho accionista estará obligado a causar o a realizar, según sea el caso, la adquisición de las acciones correspondientes mediante oferta pública ajustándose a lo establecido en el artículo 97 de la LMV y conforme a las siguientes características:
  - (a) la oferta se hará extensiva a las distintas series de acciones de RCO;
  - (b) la contraprestación ofrecida deberá ser la misma, con independencia de la clase o tipo de acción;
  - (c) el accionista oferente deberá revelar, en su caso, los compromisos asumidos o convenios de hacer o no hacer celebrados en términos de lo establecido en el artículo 100 de la LMV, ya sea con RCO o con los titulares de los valores que pretende adquirir;
  - (d) la oferta se realizará: (i) por el porcentaje del capital social de RCO equivalente a la proporción de acciones ordinarias que se pretenda adquirir en relación con el total de éstas o por el 10.0% de dicho capital, lo que resulte mayor, siempre que el oferente limite su tenencia final con motivo de la oferta a un porcentaje que no implique obtener el control de RCO, o (ii) por el 100.0% del capital social cuando el oferente pretenda obtener el Control (según dicho término se encuentra definido en la LMV) de RCO; y
  - (e) la oferta señalará el número máximo de acciones a las que se extiende y, en su caso, el número mínimo a cuya adquisición se condicione. En el evento de que la oferta de que se trate resulte en la adquisición del 100.0% del capital social de RCO, se estará a lo dispuesto en el artículo 89, fracción I de la LGSM.
- (ii) 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 5.0% 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 entidad o vehículo cuyos activos sean bienes, valores o derechos económicos que representen únicamente Acciones Serie "A" en RCO.

### **3. *Modificaciones a los estatutos sociales.***

- a) Mediante Resoluciones Unánimes de fecha 24 de septiembre de 2009, los socios de RCO adoptaron las resoluciones que modificaron los estatutos sociales para transformar a RCO en una SAPIB de capital variable, así como la reforma total de sus estatutos sociales con el fin de adecuarlos a las disposiciones de la LMV.
- b) Los estatutos sociales de RCO fueron adicionalmente modificados mediante asamblea extraordinaria de accionistas de fecha 26 de abril de 2010. En particular, el cambio principal fue en relación a la incorporación de las resoluciones unánimes adoptadas con fecha 24 de septiembre de 2009, relativas a la emisión de acciones de la Serie "B" del capital social; así como el cumplimiento de ciertos requisitos derivados de la resolución emitida por la CNBV para efecto de la inscripción de las acciones del capital social en el RNV.
- a) Finalmente, mediante una Asamblea General Extraordinaria de Accionistas de fecha 8 de septiembre de 2010, los estatutos sociales fueron modificados en su objeto social para incluir la capacidad de RCO para adquirir, directa o indirectamente, acciones, partes sociales y otras participaciones en el capital social de sociedades que tienen por objeto construir, operar, explotar, conservar y/o mantener carreteras en general, ser titular de derechos y obligaciones que deriven de concesiones y/o contratos de prestación de servicios con cualesquiera otras carreteras.
- b) Con fecha 25 de septiembre de 2012, mediante resoluciones adoptadas en forma unánime por los Accionistas, se adoptó la modalidad de Sociedad Anónima Bursátil de Capital Variable, reformando los artículos relativos a la denominación, aumentos y disminuciones de capital, asamblea de accionistas, quórum de las sesiones del Consejo de Administración y facultades de dicho órgano colegiado, deberes del director general, responsabilidades de los miembros del Consejo de Administración, actividades en materia de prácticas societarias y de auditoría; y con fecha del 17 de diciembre de 2012 se hizo la compulsión en un solo instrumento de los estatutos sociales vigentes a la fecha.

Es importante mencionar que la totalidad de los derechos que se confieren a las Acciones Serie "A" y Serie "B" están contenidos dentro de los estatutos sociales, el título que las ampara, el Convenio entre Socios y el Convenio entre Accionistas, y no únicamente en los estatutos sociales de RCO.

### **4. *Derechos que Confieren las Acciones***

Las Acciones Serie "A" y Serie "B", representativas del capital social de RCO, son acciones ordinarias, nominativas, sin expresión de valor nominal, con derechos societarios (incluyendo, sin limitar, el derecho de voto) y derechos económicos plenos, así como para instalar válidamente las Asambleas de Accionistas y adoptar acuerdos, de conformidad con lo establecido en los estatutos sociales.

La Asamblea de Accionistas que resuelva sobre la emisión de nuevas acciones establecerá los derechos y obligaciones que conferirán las acciones objeto de dicha emisión a sus titulares, sin necesidad de modificar los presentes estatutos sociales. A falta de especificación, se entenderá que las acciones emitidas serán Acciones Serie "A".

#### ***Derecho de Preferencia de Suscripción***

En caso de un aumento al capital social, sujeto a lo establecido en el Convenio entre Accionistas y el Convenio entre Socios, los Accionistas podrán suscribir las acciones representativas de dicho aumento, en proporción a su porcentaje de participación en el capital social de RCO en ese momento, sujetándose a lo previsto en el artículo 132 de la LGSM.

#### ***Derechos de Minorías***

Los derechos de minorías que confieren los estatutos sociales de RCO son aquellos previstos en la LGSM y/o en la LMV, según resulte aplicable.

### ***Transmisión de Acciones***

En términos del Artículo Décimo Séptimo de los estatutos sociales de RCO, y sujeto a lo establecido en el Convenio entre Accionistas y el Convenio entre Socios, los Accionistas tendrán en todo momento la capacidad de vender, ceder, transmitir, fideicomitir, hipotecar, pignorar o de cualquier otra forma enajenar, disponer o gravar, total o parcialmente, sus acciones (i) a algún Acreedor, tal y como dicho término se define en las bases de licitación de la Concesión FARAC I 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 de licitación de la Concesión FARAC I y en el Título de Concesión FARAC I; y/o (ii) a cualquier tercero, siempre y cuando sea obtenida la autorización previa por escrito de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 20 de la LMV, en virtud de lo dispuesto en el Título de Concesión FARAC I queda prohibida la enajenación de acciones, directa o indirecta, a todo Gobierno o Estado extranjero.

### ***Compra de Acciones Propias***

RCO podrá adquirir acciones representativas de su capital social, previo acuerdo del Consejo de Administración, ya sea con cargo a su capital contable, en cuyo supuesto podrá mantenerlas sin necesidad de realizar una reducción de capital social, o bien, con cargo al capital social siempre que se resuelva cancelarlas o convertirlas en acciones emitidas no suscritas que RCO conserve en tesorería.

La colocación, en su caso, de las acciones que RCO adquiera al amparo de lo establecido en el párrafo anterior, no requerirá de resolución de Asamblea de Accionistas, sin perjuicio de que el Consejo de Administración resuelva al respecto.

Las acciones emitidas no suscritas que se conserven en tesorería podrán ser objeto de suscripción por parte de los accionistas.

En tanto las acciones pertenezcan a RCO, no podrán ser representadas ni votadas en Asambleas de Accionistas de cualquier clase ni ejercer derechos corporativos o patrimoniales de tipo alguno.

La adquisición de acciones propias de RCO estará sujeta a las disposiciones contenidas en el artículo 56 de la LMV.

### ***Cancelación de Inscripción en el RNV***

La cancelación de la inscripción de las acciones de RCO en el RNV podrá realizarse por un procedimiento sujeto a lo dispuesto en la LMV y sus disposiciones reglamentarias, y en los siguientes casos: (i) por acuerdo de la Asamblea General Extraordinaria de Accionistas adoptado por el voto favorable de los titulares de las acciones que representen el 95.0% del capital social, o (ii) por resolución de la CNBV.

## **5. Convocatorias a Asambleas Generales de Accionistas y condiciones para su participación**

En términos del Artículo Vigésimo Tercero de los estatutos sociales de RCO, las Asambleas Generales de Accionistas serán convocadas por el Presidente del Consejo de Administración o por dos de sus miembros.

Los Accionistas que en lo individual o conjuntamente representen, cuando menos, el 10.0% (diez por ciento) del capital social de RCO tendrán derecho a solicitar al Presidente del Consejo de Administración o de los comités que lleven a cabo funciones en materia de prácticas societarias y de auditoría, que se convoque, en cualquier momento, a una Asamblea General de Accionistas para tratar cualquiera de los asuntos sobre los cuales tengan derecho de voto y especifiquen en la respectiva solicitud.

Si el presidente del Consejo de Administración no hiciera la convocatoria a que se refiere el párrafo anterior dentro de los quince días naturales siguientes a la fecha de recepción de la solicitud correspondiente, la autoridad judicial del domicilio social de RCO hará la convocatoria a petición de cualquier Accionista interesado, debiendo para tal efecto exhibir los títulos amparando sus acciones, de conformidad con lo previsto por la ley.

La solicitud a que se refiere el párrafo precedente podrá ser hecha por el titular de una sola acción, en cualquiera de los casos siguientes:

(i) Cuando no se haya celebrado ninguna asamblea de accionistas durante dos ejercicios consecutivos; o

(ii) Cuando las asambleas de accionistas celebradas durante ese tiempo no se hayan ocupado de los asuntos que indica el párrafo (b) del Artículo Vigésimo Primero de los estatutos sociales.

Si el Presidente del Consejo de Administración no hiciera la convocatoria a que se refiere el párrafo precedente anterior dentro de los quince días naturales siguientes a la fecha de recepción de la solicitud correspondiente, ésta se formulará ante el juez competente para que haga convocatoria, previo traslado de la petición al Consejo de Administración. El punto se decidirá siguiéndose la tramitación establecida para los incidentes de los juicios mercantiles.

La convocatoria, junto con el correspondiente orden del día, deberá publicarse con quince días de anticipación a la celebración de la Asamblea General de Accionistas respectiva en un periódico de amplia circulación en el domicilio social de RCO. La información relacionada con los asuntos mencionados en el orden del día estará disponible en forma gratuita para cada Accionista en las oficinas principales de RCO con quince días de anticipación a la celebración de la Asamblea General de Accionistas respectiva.

No se requerirá convocatoria alguna cuando al momento de las votaciones se encuentre representada la totalidad del capital social con derecho de voto, ni tampoco cuando una Asamblea General que haya sido suspendida por cualquier causa deba continuarse en hora y fecha diferente.

Asimismo, en términos del Artículo Vigésimo Cuarto de los estatutos, los Accionistas podrán hacerse representar en las Asambleas Generales de Accionistas por un apoderado que acredite su personalidad mediante un formulario de poder, de conformidad con el artículo 49 fracción III de la LMV.

Para ser admitidos en las Asambleas Generales, los Accionistas deberán estar debidamente inscritos en el Libro de Registro de Acciones que RCO debe llevar de acuerdo a lo establecido en el Artículo Décimo de los estatutos sociales.

Las Asambleas Generales Ordinarias de Accionistas se considerarán legalmente instaladas, en virtud de primera o ulteriores convocatorias, si se encuentra representado más del 50.0% (cincuenta por ciento) del capital social con derecho de voto y sus acuerdos serán considerados válidos si se aprueban por la mayoría simple del capital social con derecho de voto y sus acuerdos serán considerados válidos si se aprueban por la mayoría simple del capital social con derecho de voto representado en las mismas.

Las Asambleas Generales Extraordinarias de Accionistas se considerarán legalmente instaladas, en virtud de primera o ulteriores convocatorias, si se encuentra representado, por lo menos, el 75.0% (setenta y cinco por ciento) del capital social con derecho de voto y sus acuerdos serán considerados válidos si se aprueban por más del 50.0% (cincuenta por ciento) del capital social con derecho de voto.

## **V. MERCADO DE CAPITALES**

### **V.1 Estructura Accionaria**

A la fecha del presente Reporte Anual, las acciones representativas del capital social de RCO son acciones ordinarias, nominativas, sin expresión de valor nominal, Serie "A" y acciones ordinarias, nominativas, sin expresión de valor nominal, Serie "B", las cuales se encuentran inscritas en la sección de Valores del RNV.

Así también se encuentran inscritos en el RNV los Certificados Bursátiles a largo plazo denominados en pesos y Certificados Bursátiles denominados en UDI desde el 2012.

Más detalle sobre el número de acciones y Accionistas en la Sección II.2.12 "Acciones Representativas del Capital Social".

### **V.2 Comportamiento de la Acción en el Mercado de Valores**

Las Acciones de RCO no cotizan en la BMV.

Fue hasta el 22 de octubre de 2012 que las acciones se encontraron en listado preventivo de acciones como parte de la Emisión del CKD en 2009, sin embargo, a partir de la conversión de RCO a una S.A.B. se canceló el oficio de autorización para emisión de acciones por lo cual ante la BMV RCO sólo tiene la inscripción de los Certificados Bursátiles a largo plazo.

### **V.3 Formador de mercado**

RCO no cuenta ni ha contado con algún formador de mercado.

## VI. PERSONAS RESPONSABLES

### RED DE CARRETERAS DE OCCIDENTE, S.A.B. DE C.V.

Los suscritos manifestamos bajo protesta de decir verdad que, en el ámbito de nuestras respectivas funciones, preparamos la información relativa a RCO 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.



Demetrio Javier Sodi Cortés  
Director General



Jorge Parra Palacios  
Director Corporativo de Finanzas  
y Administración



Juan Sebastián Lozano García Teruel  
Director Jurídico

23 de abril de 2014

Al Consejo de Administración de Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V.  
Av. Américas No.1592 piso 4,  
Colonia Country Club  
Guadalajara, Jalisco  
44637, México


Estimados Señores:

Los suscritos manifestamos, bajo protesta de decir verdad, que los estados financieros de Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias (la Emisora) al 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011 y por los años que terminaron en esas fechas, contenidos en el Anexo VII a) del reporte anual, fueron dictaminados con fecha 21 de febrero de 2014, de acuerdo con las Normas Internacionales de Auditoría.

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

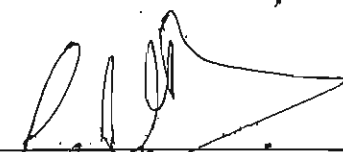
No obstante, los suscritos no fuimos contratados para realizar, y no realizamos procedimientos adicionales con el objeto de expresar su opinión respecto de la otra información contenida en el reporte anual que no provenga de los estados financieros dictaminados.

Atentamente



---

C.P. Daniel Horacio Navas Baca  
Apoderado legal  
Socio de Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S. C.  
Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited



---

C.P.C. Francisco Javier Robles Mújica  
Auditor Externo  
Socio de Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S. C.  
Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited

ANEXOS

***ANEXO A: Estados Financieros dictaminados al 31 de diciembre de 2013 e Informe del Comité de Auditoría.***

**Red de Carreteras de Occidente,  
S. A. B. de C. V. y Subsidiarias  
(Subsidiaria de Matador Infra B. V.)**

Estados financieros consolidados por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011 e Informe de los auditores independientes del 21 de febrero de 2014

**Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias**

**Informe de los auditores independientes y estados financieros consolidados al 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011**

<b>Contenido</b>	<b>Página</b>
Informe de los auditores independientes	1
Estados consolidados de situación financiera	3
Estados consolidados de pérdidas y ganancias y otros ingresos (gastos) integrales	5
Estados consolidados de variaciones en el capital contable	7
Estados consolidados de flujos de efectivo	8
Notas a los estados financieros consolidados	10



## **Informe de los auditores independientes al Consejo de Administración y Accionistas de Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias**

Hemos auditado los estados financieros consolidados adjuntos de Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias (la "Entidad"), los cuales comprenden los estados consolidados de situación financiera al 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011, y los estados consolidados de pérdidas y ganancias y otros ingresos (gastos) integrales, de variaciones en el capital contable y de flujos de efectivo correspondientes a los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011, así como un resumen de las políticas contables significativas y otra información explicativa.

### ***Responsabilidad de la administración en relación con los estados financieros consolidados***

La administración es responsable de la preparación y presentación razonable de los estados financieros consolidados adjuntos de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera, y del control interno que la administración considere necesario para permitir la preparación de estados financieros consolidados libres de errores importantes debido a fraude o error.

### ***Responsabilidad del auditor***

Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre los estados financieros consolidados adjuntos con base en nuestras auditorías. Hemos llevado a cabo nuestras auditorías de acuerdo con las Normas Internacionales de Auditoría. Dichas normas exigen que cumplamos los requisitos de ética, así como que planeemos y ejecutemos la auditoría con el fin de obtener una seguridad razonable sobre si los estados financieros consolidados están libres de errores importantes.

Una auditoría consiste en la aplicación de procedimientos para obtener evidencia de auditoría sobre los importes y la información revelada en los estados financieros consolidados. Los procedimientos seleccionados dependen del juicio del auditor, incluida la evaluación de los riesgos de error importante en los estados financieros consolidados debido a fraude o error. Al efectuar dicha evaluación de riesgo, el auditor considera el control interno relevante para la preparación y presentación razonable de los estados financieros consolidados por parte de la Entidad, con el fin de diseñar los procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la efectividad del control interno de la Entidad. Una auditoría también incluye la evaluación de lo adecuado de las políticas contables aplicadas y de la razonabilidad de las estimaciones contables realizadas por la administración, así como la evaluación de la presentación de los estados financieros consolidados en su conjunto.

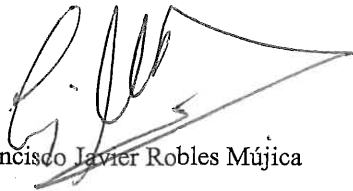
Consideramos que la evidencia que hemos obtenido en nuestras auditorías proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión de auditoría.

# Deloitte.

## *Opinión*

En nuestra opinión, los estados financieros consolidados adjuntos presentan razonablemente, en todos los aspectos importantes, la situación financiera de Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias al 31 de diciembre de 2013, 2012, y 2011, así como sus resultados y sus flujos de efectivo correspondientes a los ejercicios terminados en dichas fechas, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera.

Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S. C.  
Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited



C. P. C. Francisco Javier Robles Mújica

21 de febrero de 2014

**Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias  
(Subsidiaria de Matador Infra B.V.)**

**Estados consolidados de situación financiera**

Al 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011  
(Miles de pesos)

<b>Activo</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>
<b>Activo circulante:</b>			
Efectivo y equivalentes de efectivo (Nota 5)	\$ 5,215,836	\$ 3,091,926	\$ 1,825,129
Clientes (Nota 6)	355,249	557,203	974,373
Impuestos por recuperar	37,172	71,881	19,614
Activo financiero porción circulante (Nota 7)	458,959	564,014	377,415
Otras cuentas por cobrar y pagos anticipados (Nota 6)	<u>43,379</u>	<u>71,649</u>	<u>132,928</u>
Total del activo circulante	<u>6,110,595</u>	<u>4,356,673</u>	<u>3,329,459</u>
<b>Activo no circulante:</b>			
Efectivo restringido a largo plazo (Nota 5)	87,297	83,999	81,771
Activo financiero a largo plazo (Nota 7)	973,967	1,044,433	930,203
Activo intangible por concesión (Nota 8)	44,606,648	45,359,981	46,147,217
Derechos de franquicia (Nota 9)	1,175	653	-
Mobiliario y equipo, neto (Nota 9)	7,917	3,410	3,614
Impuestos a la utilidad diferidos (Nota 14)	5,418,101	4,611,270	3,728,689
Otros activos	<u>810</u>	<u>759</u>	<u>34,015</u>
Total del activo no circulante	<u>51,095,915</u>	<u>51,104,505</u>	<u>50,925,509</u>
<b>Total</b>	<b>\$ <u>57,206,510</u></b>	<b>\$ <u>55,461,178</u></b>	<b>\$ <u>54,254,968</u></b>

**Pasivo y capital contable**

<b>Pasivo circulante:</b>			
Proveedores	\$ 287,545	\$ 44,075	\$ 15,236
Intereses de financiamiento por pagar	403,695	276,573	112,619
Intereses de instrumentos financieros derivados por pagar	29,550	32,586	21,065
Otras cuentas por pagar	29,273	19,060	16,967
Provisiones a corto plazo (Nota 10)	647,975	428,000	250,664
Cuentas por pagar a partes relacionadas (Nota 19)	-	443,596	716,549
Deuda a corto plazo (Nota 12)	163,760	104,446	86,124
Beneficios a empleados (Nota 13)	40,986	35,728	13,649
Cuentas por pagar por obra ejecutada no estimada (Nota 19)	41,995	2,515	23,441
Impuestos por pagar, excepto a la utilidad	112,917	108,574	167,044
Participación de los trabajadores en las utilidades por pagar	563	208	401
Impuestos por pagar a la utilidad (Nota 14)	<u>135,639</u>	<u>-</u>	<u>14,825</u>
Total del pasivo circulante	1,893,898	1,495,361	1,438,584

(Continúa)

**Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias  
(Subsidiaria de Matador Infra B. V.)  
Estados consolidados de situación financiera**

Al 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011

(Miles de pesos)

	2013	2012	2011
Pasivo no circulante:			
Deuda a largo plazo (Nota 12)	33,743,385	31,342,991	29,296,986
Provisión para mantenimiento mayor (Nota 10)	210,476	348,934	289,400
Beneficios a empleados (Nota 13)	22,230	20,838	20,640
Instrumentos financieros derivados (Nota 11)	1,394,686	3,086,781	2,683,598
Impuesto empresarial a tasa única diferido (Nota 14)	-	96,665	107,297
Total del pasivo no circulante	<u>35,370,777</u>	<u>34,896,209</u>	<u>32,397,921</u>
Total del pasivo	<u>37,264,675</u>	<u>36,391,570</u>	<u>33,836,505</u>
Contingencia y compromisos (Notas 22 y 23)			
Capital contable (Nota 17):			
Capital social	25,938,768	25,938,768	26,288,768
Resultados acumulados	(5,218,972)	(4,773,528)	(4,070,420)
Otros componentes de pérdida integral	<u>(777,961)</u>	<u>(2,095,632)</u>	<u>(1,799,885)</u>
Participación controladora	<u>19,941,835</u>	<u>19,069,608</u>	<u>20,418,463</u>
Participación no controladora (\$-, \$795 y \$341 pesos para 2013, 2012 y 2011, respectivamente)	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
Total capital contable	<u>19,941,835</u>	<u>19,069,608</u>	<u>20,418,463</u>
Total	<u>\$ 57,206,510</u>	<u>\$ 55,461,178</u>	<u>\$ 54,254,968</u>

(Concluye)

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros consolidados.

**Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias  
(Subsidiaria de Matador Infra B. V.)**

**Estados consolidados de pérdidas y ganancias y otros  
ingresos (gastos) integrales**

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011

(Miles de pesos)

	2013	2012	2011
<b>Ingresos:</b>			
Ingresos de peaje por concesión	\$ 4,005,977	\$ 3,781,986	\$ 3,387,972
Ingresos por servicios de peaje	633,673	533,310	259,221
Ingresos por servicios de operación	388,645	379,186	76,560
Ingresos por uso derecho de vía y otros relacionados	44,529	21,771	10,595
Ingresos por construcción de obras de ampliación y rehabilitación	347,079	196,633	37,070
Ingresos totales	<u>5,419,903</u>	<u>4,912,886</u>	<u>3,771,418</u>
<b>Costos y gastos:</b>			
Amortización del activo intangible por concesión	1,080,993	1,065,948	828,126
Operación y mantenimiento de activo por concesión	592,485	761,182	619,462
Costos de peaje por concesión	144,468	142,336	140,043
Costos de construcción de obras de ampliación y rehabilitación	347,079	196,633	37,070
Costo por uso de derecho de vía y otros relacionados	9,930	-	-
Gastos generales y de administración	151,982	144,934	87,067
	<u>2,326,937</u>	<u>2,311,033</u>	<u>1,711,768</u>
Utilidad antes de otros ingresos, neto	<u>3,092,966</u>	<u>2,601,853</u>	<u>2,059,650</u>
Otros ingresos, neto	<u>148,911</u>	<u>108,973</u>	<u>8,868</u>
Utilidad de operación	<u>3,241,877</u>	<u>2,710,826</u>	<u>2,068,518</u>
Gasto por intereses	(4,803,602)	(4,208,912)	(3,219,186)
Ingreso por intereses	199,257	114,191	82,235
Pérdida en actualización de UDIS	(243,299)	(89,907)	-
(Pérdida) ganancia cambiaria, neta	(376)	645	(1,819)
	<u>(4,848,020)</u>	<u>(4,183,983)</u>	<u>(3,138,770)</u>
Pérdida antes de impuestos a la utilidad	(1,606,143)	(1,473,157)	(1,070,252)
Beneficio de impuestos a la utilidad (Nota 14)	<u>(1,160,699)</u>	<u>(770,049)</u>	<u>(554,378)</u>
Pérdida neta consolidada del período	<u>(445,444)</u>	<u>(703,108)</u>	<u>(515,874)</u>

(Continúa)

**Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias  
(Subsidiaria de Matador Infra B. V.)**

**Estados consolidados pérdidas y ganancias y otros  
ingresos (gastos) integrales**

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011  
(Miles de pesos)

	2013	2012	2011
Partidas que serán reclasificadas posteriormente a pérdidas y ganancias:			
Valuación de instrumentos financieros derivados	\$ (254,103)	\$ (2,029,056)	\$ (1,481,335)
Impuestos diferidos de los instrumentos financieros derivados	158,290	558,001	415,624
Reclasificaciones por importes reconocidos en pérdidas y ganancias	2,018,066	1,620,007	918,235
Impuestos diferidos de instrumentos financieros reclasificados a pérdidas y ganancias	(604,580)	(444,692)	(257,106)
Partidas que no serán reclasificadas posteriormente a pérdidas y ganancias:			
Pérdidas y ganancias actuariales	<u>(2)</u>	<u>(7)</u>	<u>(4)</u>
Otros componentes de la pérdida integral neta consolidada del período	<u>1,317,671</u>	<u>(295,747)</u>	<u>(404,586)</u>
Utilidad (pérdida) integral del periodo	<u>\$ 872,227</u>	<u>\$ (998,855)</u>	<u>\$ (920,460)</u>
Pérdida neta atribuible a:			
Participación controladora	<u>\$ (445,444)</u>	<u>\$ (703,108)</u>	<u>\$ (515,874)</u>
Participación no controladora (\$ -, \$453 y \$261 pesos para 2013, 2012 y 2011, respectivamente)	<u>\$ -</u>	<u>\$ -</u>	<u>\$ -</u>
Utilidad (pérdida) integral atribuible a:			
Participación controladora	<u>\$ 872,227</u>	<u>\$ (998,855)</u>	<u>\$ (920,460)</u>
Participación no controladora (\$ -, \$453 y \$261 pesos para 2013, 2012 y 2011, respectivamente)	<u>\$ -</u>	<u>\$ -</u>	<u>\$ -</u>
Pérdida básica por acción ordinaria ( <i>pesos</i> ) (Nota 18)	<u>\$ (0.016)</u>	<u>\$ (0.024)</u>	<u>\$ (0.018)</u>
Pérdida por acción diluida ( <i>pesos</i> ) (Nota 18)	<u>\$ -</u>	<u>\$ (0.024)</u>	<u>\$ (0.018)</u>

(Concluye)

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros consolidados.

**Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias  
(Subsidiaria de Matador Infra B. V.)**

**Estados consolidados de variaciones en el capital contable**

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011

(Miles de pesos)

	Capital social	Instrumentos de deuda con características de capital	Resultados acumulados	Otros componentes de pérdida integral	Capital contable
Saldos al 1 de enero de 2011	\$ 24,138,768	\$ -	\$ (3,554,546)	\$ (1,395,299)	\$ 19,188,923
Aumento de capital social	1,800,000	350,000	-	-	2,150,000
Pérdida integral:					
Valuación de instrumentos financieros derivados	-	-	-	(1,481,335)	(1,481,335)
Impuestos diferidos de los instrumentos financieros derivados	-	-	-	415,624	415,624
Reclasificaciones por importes reconocidos en pérdidas y ganancias	-	-	-	918,235	918,235
Impuestos diferidos de instrumentos financieros reclasificados a pérdidas y ganancias	-	-	-	(257,106)	(257,106)
Pérdidas y ganancias actuariales	-	-	-	(4)	(4)
Pérdida neta del período	-	-	(515,874)	-	(515,874)
	-	-	(515,874)	(404,586)	(920,460)
Saldos al 31 de diciembre de 2011	25,938,768	350,000	(4,070,420)	(1,799,885)	20,418,463
Cancelación de instrumentos de deuda con características de capital	-	(350,000)	-	-	(350,000)
Pérdida integral:					
Valuación de instrumentos financieros derivados	-	-	-	(2,029,056)	(2,029,056)
Impuestos diferidos de los instrumentos financieros derivados	-	-	-	558,001	558,001
Reclasificaciones por importes reconocidos en pérdidas y ganancias	-	-	-	1,620,007	1,620,007
Impuestos diferidos de instrumentos financieros reclasificados a pérdidas y ganancias	-	-	-	(444,692)	(444,692)
Pérdidas y ganancias actuariales	-	-	-	(7)	(7)
Pérdida neta del período	-	-	(703,108)	-	(703,108)
	-	-	(703,108)	(295,747)	(998,855)
Saldos al 31 de diciembre de 2012	25,938,768	-	(4,773,528)	(2,095,632)	19,069,608
Pérdida integral:					
Valuación de instrumentos financieros derivados	-	-	-	(254,103)	(254,103)
Impuestos diferidos de los instrumentos financieros derivados	-	-	-	158,290	158,290
Reclasificaciones por importes reconocidos en pérdidas y ganancias	-	-	-	2,018,066	2,018,066
Impuestos diferidos de instrumentos financieros reclasificados a pérdidas y ganancias	-	-	-	(604,580)	(604,580)
Pérdidas y ganancias actuariales	-	-	-	(2)	(2)
Pérdida neta del período	-	-	(445,444)	-	(445,444)
	-	-	(445,444)	1,317,671	872,227
Saldos al 31 de diciembre de 2013	\$ 25,938,768	\$ -	\$ (5,218,972)	\$ (777,961)	\$ 19,941,835

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros consolidados.

**Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias  
(Subsidiaria de Matador Infra B. V.)**

**Estados consolidados de flujos de efectivo**

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011  
(Miles de pesos)

	2013	2012	2011
Actividades de operación:			
Pérdida antes de impuestos a la utilidad	\$ (1,606,143)	\$ (1,473,157)	\$ (1,070,252)
Mas (menos):			
Depreciación y amortización	1,081,983	1,067,242	830,252
Intereses devengados a cargo	2,633,571	2,435,392	2,043,737
Instrumentos financieros derivados devengados	2,016,711	1,618,733	924,518
Efecto de valuación de instrumentos financieros derivados	1,992	1,677	-
Amortización de comisiones y gastos por financiamiento	151,327	153,110	105,291
Fluctuación cambiaria no pagada	(6)	(55)	38
Pérdida en actualización de UDIS, neta	243,299	89,907	-
Otros	-	(95,427)	-
	<u>4,522,734</u>	<u>3,797,422</u>	<u>2,833,584</u>
(Aumento) disminución en:			
Clientes	201,954	417,170	(186,841)
Impuestos por recuperar	34,709	(52,267)	14,010
Activo financiero	175,521	(555,402)	(136,861)
Otras cuentas por cobrar y pagos anticipados	28,270	61,279	(2,673)
Otros activos	(51)	32,728	-
Aumento (disminución) en:			
Proveedores	243,476	28,894	(7,699)
Otras cuentas por pagar	10,213	2,093	(5,490)
Provisiones	(171,494)	(7,534)	155,134
Cuentas por pagar a partes relacionadas	(443,596)	(272,953)	(13,024)
Impuestos por pagar, excepto a la utilidad	(27,121)	(82,623)	93,721
Impuestos a la utilidad pagados	(21,985)	-	272
Participación de los trabajadores en las utilidades por pagar	355	(193)	19
Beneficios a empleados	<u>6,650</u>	<u>22,270</u>	<u>14,260</u>
Flujos de efectivo generados por operación	<u>4,559,635</u>	<u>3,390,884</u>	<u>2,758,412</u>
Actividades de inversión:			
Flujo neto del negocio adquirido	-	-	216,917
Adquisición de mobiliario y equipo	(5,291)	(1,056)	(168)
Derechos de franquicia	(728)	(687)	-
Activo intangible por concesión	<u>(288,180)</u>	<u>(299,638)</u>	<u>(132,350)</u>
	<u>(294,199)</u>	<u>(301,381)</u>	<u>84,399</u>

(Continúa)

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros consolidados.



**Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias  
(Subsidiaria de Matador Infra B. V.)**

**Estados consolidados de flujos de efectivo**

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011  
(Miles de pesos)

	2013	2012	2011
Actividades de financiamiento:			
Préstamos obtenidos	\$ 14,764,545	\$ 8,623,455	\$ 560,000
Pago de deuda	(12,414,875)	(6,559,297)	(292,305)
Intereses pagados	(2,253,438)	(2,027,033)	(2,055,075)
Pagos de instrumentos financieros derivados	(1,851,520)	(1,614,755)	(930,661)
Comisión por financiamiento	(382,940)	(238,056)	-
Gastos por colocación de acciones	-	(4,792)	-
Aumento de capital social	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>250,000</u>
Flujos netos de efectivo de actividades de financiamiento	<u>(2,138,228)</u>	<u>(1,820,478)</u>	<u>(2,468,041)</u>
Aumento de efectivo y equivalentes de efectivo	2,127,208	1,269,025	374,770
Efectivo y equivalentes de efectivo al principio del período	<u>3,175,925</u>	<u>1,906,900</u>	<u>1,532,130</u>
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del período	<u>\$ 5,303,133</u>	<u>\$ 3,175,925</u>	<u>\$ 1,906,900</u>

(Concluye)

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros consolidados.

**Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias  
(Subsidiaria de Matador Infra B. V.)**

**Notas a los estados financieros consolidados**

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011

(Miles de pesos, excepto número de acciones y utilidad por acción expresada en pesos)

**1. Naturaleza del negocio y eventos relevantes:**

Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V. (“RCO”) y subsidiarias (la “Entidad”) tienen como principal actividad construir, operar, explotar, conservar, mantener y en general, ser titular de los derechos y obligaciones sobre las autopistas de cuota Maravatío-Zapotlanejo y Guadalajara-Aguascalientes-León (las “Autopistas Concesionadas”) y a partir del 22 de septiembre de 2011, el tramo carretero de Querétaro-Irapuato e Irapuato-La Piedad bajo el esquema de Proyectos para Prestación de Servicios (“Contrato PPS”).

Con fecha 3 de octubre de 2007, el Gobierno Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (“SCT”) otorgó el título de Concesión a favor de la Entidad (“la Concesionaria”), para construir, operar, explotar, conservar y mantener por 30 años las autopistas Maravatío-Zapotlanejo y Guadalajara-Aguascalientes-León, con una longitud total de 558.05 kilómetros (a tal fecha), en los Estados de Michoacán, Jalisco, Guanajuato y Aguascalientes, así como las obras de ampliación que se señalan en el título de concesión. La recuperación de la inversión en Autopistas Concesionadas se efectuará a través del cobro de las tarifas autorizadas por la SCT en el plazo pactado en el título de concesión, teniendo derecho, a ajustar dichas tarifas de forma anual conforme al Índice Nacional de Precios al Consumidor (“INPC”) o cuando este sufra un incremento del 5% o más, con respecto al índice existente en la fecha que se hubiera hecho el último ajuste. Los ingresos por peaje garantizan la deuda a largo plazo (Ver Nota 12).

Concesionaria de Vías Irapuato Queretaro, S.A. de C.V. (“COVIQSA”), subsidiaria de la Entidad, opera, mantiene y conserva el tramo carretero de Querétaro – Irapuato, de 93 km. de longitud aproximadamente y Concesionaria Irapuato La Piedad, S.A. de C.V. (“CONIPSA”), subsidiaria de la Entidad, opera, mantiene y conserva el tramo carretero de Irapuato - La Piedad con una longitud de 74.3 km, ambas concesiones son a 20 años. Estas actividades se realizan al amparo del Contrato PPS, conforme a los Títulos de Concesión de COVIQSA y de CONIPSA, los cuales consideran la recuperación de la inversión, mediante el cobro a la SCT de dos tipos de ingresos: i) Ingresos por servicios de peaje, relacionados a los Pagos por Uso; y ii) Ingresos por servicios de operación, relacionados a los Pagos por Disponibilidad.

La Entidad tiene celebrado un contrato de servicios de operación y mantenimiento del bien concesionado con ICA Infraestructura, S.A. de C.V. (parte relacionada hasta el 6 de agosto de 2013).

La Entidad está incorporada en México y el domicilio de sus oficinas es Av. Américas No.1592 piso 4, Colonia Country Club, C.P. 44637, Guadalajara, Jalisco.

## **Eventos relevantes de 2013:**

### **a. *Instrumentos de deuda preferente***

El 30 de mayo de 2013 RCO emitió instrumentos de deuda preferente (“Senior Notes”) por \$7,500,000 con vencimiento en 2028 a una tasa de interés anual fija del 9% pagadera semestralmente. RCO destinó los recursos netos de esta emisión principalmente al prepago de instrumentos financieros derivados y pasivos bancarios de RCO como se menciona en las Notas 11 y 12, respectivamente.

### **b. *Certificados bursátiles***

El 27 de junio de 2013 RCO emitió certificados bursátiles adicionales por un monto de 378,526,300 UDIS con vencimiento en 2032 a una tasa de interés anual de 5.25% pagadera semestralmente. Los recursos netos de esta emisión se utilizaron principalmente al prepago de instrumentos financieros derivados y pasivos bancarios de RCO como se menciona en las Notas 11 y 12, respectivamente.

### **c. *Transferencia de acciones***

El 6 de agosto de 2013 Constructoras ICA, S.A. de C.V. y Controladora de Operaciones de Infraestructura, S.A. de C.V. (conjuntamente “ICA”) llevaron a cabo la enajenación del 100% de las acciones Serie "A" de la Entidad y que eran de su propiedad, en favor de fondos administrados por Goldman Sachs.

### **d. *Extensión y contratación de línea de crédito***

El 8 octubre de 2013, RCO llevó a cabo la ampliación del plazo de vencimiento de la deuda bancaria contraída con Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, Sociedad Nacional de Crédito, Institución de Banca de Desarrollo (“Banobras”), que forma parte del crédito sindicado de adquisición que se menciona en la Nota 12, por \$2,145,560 con vencimiento original en 2018 a un nuevo vencimiento en 2032. Adicionalmente, RCO contrató una línea de crédito con Banobras por un monto de \$4,990,000 con vencimiento en 2032. RCO destinó los recursos netos de esta nueva línea de crédito al prepago de pasivos bancarios de RCO con vencimiento en 2016 y 2018.

## **2. Bases de presentación**

### **a. *Declaración de cumplimiento con IFRS***

Estos estados financieros consolidados han sido preparados de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF o IFRS por sus siglas en inglés) emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (IASB por sus siglas en inglés).

### **b. *Bases de medición***

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

#### **i. Costo histórico**

El costo histórico generalmente se basa en el valor razonable de la contraprestación entregada a cambio de activos.

ii. Valor razonable

El valor razonable se define como el precio que se recibiría por vender un activo o que se pagaría por transferir un pasivo en una transacción ordenada entre participantes en el mercado a la fecha de valuación independientemente de si ese precio es observable o estimado utilizando directamente otra técnica de valuación. Al estimar el valor razonable de un activo o un pasivo, la Entidad tiene en cuenta las características del activo o pasivo, si los participantes del mercado tomarían esas características al momento de fijar el precio del activo o pasivo en la fecha de medición.

Además, para efectos de información financiera, las mediciones de valor razonable se clasifican en el Nivel 1, 2 ó 3 con base en el grado en que se incluyen datos de entrada observables en las mediciones y su importancia en la determinación del valor razonable en su totalidad, las cuales se describen de la siguiente manera:

- Nivel 1, se consideran precios de cotización en un mercado activo para activos o pasivos idénticos;
- Nivel 2, datos de entrada observables distintos de los precios de cotización del Nivel 1, sea directa o indirectamente,
- Nivel 3, considera datos de entrada no observables.

c. *Bases de consolidación de estados financieros*

Los estados financieros consolidados incluyen los de Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V. 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 entidad, y
- Tiene la capacidad de afectar tales rendimientos a través de su poder sobre la entidad en la que invierte

La Entidad re-evalúa si controla 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. La participación accionaria en su capital social se muestra a continuación:

Entidad	Participación	Actividad
Prestadora de Servicios RCO, S. de R.L. de C.V.	100%	Prestación de servicios administrativos
RCO Carreteras, S. de R.L. de C.V. (1)	100%	Tenedora de acciones
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

(1) Esta entidad fue constituida en septiembre de 2010 y al 31 de diciembre del 2012 y 2011 no tuvo operaciones.

Los saldos y operaciones importantes entre las entidades consolidadas han sido eliminados.

d. *Unidad monetaria de los estados financieros*

Los estados financieros consolidados y notas al 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011 y por los años que terminaron en esas fechas, incluyen saldos y transacciones expresados en miles de pesos.

3. **Políticas contables significativas**

Los estados financieros consolidados requieren para su preparación que la administración de la Entidad efectúe ciertas estimaciones y utilice determinados supuestos para valorar algunas de las partidas de los estados financieros consolidados y para efectuar las revelaciones que se requieren en los mismos. Sin embargo, los resultados reales pueden diferir de dichas estimaciones. La administración de la Entidad, aplicando el juicio profesional, considera que las estimaciones y supuestos utilizados fueron los adecuados en las circunstancias (Ver Nota 4). Las principales políticas contables seguidas por la Entidad son las siguientes:

a. *Nuevas IFRS y modificaciones que afectan saldos reportados y / o revelaciones en los estados financieros consolidados*

Las siguientes modificaciones a las IFRS y las nuevas y revisadas IFRS han sido aplicadas en el período, cuyos efectos de adopción en los estados financieros consolidados se mencionan a continuación.

*Modificaciones a IFRS que afectan únicamente presentación y revelación:*

*Modificaciones a la IFRS 7 Compensación de Activos y Pasivos Financieros* - Las modificaciones a IFRS 7 requieren a las entidades revelar información acerca de los derechos de compensar y acuerdos relacionados para instrumentos financieros reconocidos que están sujetos a un acuerdo maestro de compensación exigible o acuerdo similar. La adopción de esta modificación no tuvo un efecto material en los estados financieros consolidados.

*Modificaciones a IAS 1 Presentación de partidas de otros ingresos integrales* - Las modificaciones a IAS 1 introducen una nueva terminología para el estado del resultado integral y el estado de resultados. Bajo las modificaciones a IAS 1, se cambia el nombre del "estado de resultado integral" a "estado de pérdidas y ganancias y otros ingresos (gastos) integrales" y el "estado de resultados" cambia el nombre a "estado de pérdidas y ganancias". Las modificaciones al IAS 1 conservan la opción de presentar utilidad o pérdida y otra utilidad integral en un único estado o en dos estados separados pero consecutivos. Sin embargo, las modificaciones al IAS 1 requieren que las partidas de otros resultados integrales se agrupen en dos categorías (a) partidas que no se reclasificarán posteriormente a utilidad o pérdida; y (b) partidas que pueden ser reclasificadas posteriormente a utilidad o pérdida cuando se cumplan condiciones específicas. Se requiere que el impuesto a la utilidad de las partidas de otros resultados integrales se asigne sobre las mismas bases y las modificaciones no cambian la opción de presentar partidas de otro resultado integral, ya sea antes de impuestos o después de impuestos. Las modificaciones se han aplicado retroactivamente, y por lo tanto la presentación de las partidas de otros resultados integrales se ha modificado para reflejar los cambios. Aparte de los cambios de presentación antes mencionados, la aplicación de las modificaciones a la IAS 1 no tuvo un impacto en resultados, otros resultados integrales y el resultado integral total.

*Modificaciones a la IAS 1 Presentación de estados financieros (como parte de las Mejoras Anuales a las IFRS ciclo 2009-2011 publicado en mayo de 2012)* - IAS 1 requiere que una entidad que cambia las políticas contables retrospectivamente, realice una reformulación retrospectiva o una reclasificación, presentar un estado de situación financiera al principio del período anterior (tercer estado de situación financiera). Las modificaciones de la IAS 1 aclaran que la entidad está obligada a presentar un tercer estado de situación financiera cuando la aplicación retrospectiva, reformulación o reclasificación tiene un efecto significativo sobre la información contenida en el tercer estado de situación financiera; no es obligatorio incluir las notas relacionadas al tercer estado de situación financiera. Debido a que la Entidad no cambió sus políticas contables, la adopción de estas modificaciones no tuvo un impacto en los estados financieros consolidados.

Nuevas y modificadas IFRS:

En mayo de 2011 se emitió un paquete de cinco normas sobre consolidación, coinversiones, asociadas y revelaciones, incluyendo la IFRS 10, IFRS 11, IFRS 12, IAS 27 (según revisión de 2011) e IAS 28 (según revisión de 2011).

Los principales requerimientos de estas cinco normas se describen a continuación:

*IFRS 10, Estados Financieros Consolidados* - La IFRS 10 reemplaza las partes de IAS 27, Estados Financieros Consolidados y Separados que tratan sobre los estados financieros consolidados. La SIC-12 Consolidación – Entidades con Propósitos Especiales ha sido retirada con la emisión de la IFRS 10. Conforme a la IFRS 10, sólo existe una base para consolidación que es el control. Adicionalmente, la IFRS 10 incluye una nueva definición de control que contiene tres elementos: (a) el poder ejercido sobre la empresa receptora de la inversión, (b) exposición o derechos a retornos variables por su involucramiento con la empresa receptora de la inversión y (c) la capacidad de utilizar su poder sobre dicha empresa para afectar el monto de los retornos del inversionista. Los tres criterios deben cumplirse para que un inversionista tenga el control sobre una entidad. Anteriormente, el control se definía como el poder para dirigir las políticas financieras y operativas de una entidad, para obtener beneficios de sus actividades. Una guía adicional se incluyó en la IFRS 10 para explicar cuando un inversionista tiene el control sobre una participada. Algunas guías adicionales en la IFRS 10 se ocupan de definir si un inversionista que posee menos del 50% de los derechos de voto de una entidad tiene control sobre esta.

*IFRS 11, Acuerdos Conjuntos* - La IFRS 11 reemplaza a la IAS 31 Participaciones en Coinversiones. La IFRS 11 trata sobre la manera en que un acuerdo conjunto en el que dos o más partes tienen control conjunto debe clasificarse. La SIC-13 Entidades bajo Control Conjunto – Aportaciones no Monetarias de los Inversionistas ha sido retirada con la emisión de la IFRS 11. Conforme a la IFRS 11, los acuerdos conjuntos se clasifican como operaciones conjuntas o coinversiones, dependiendo de los derechos y obligaciones de las partes. En contraste, bajo IAS 31, existían tres tipos de acuerdos conjuntos: Entidades bajo control conjunto, activos bajo control conjunto y operaciones bajo control conjunto.

*IFRS 12, Revelación de Participaciones en Otras Entidades* - La IFRS 12 es una norma de revelación y aplica a entidades que tienen participaciones en subsidiarias, acuerdos conjuntos, asociadas y/o entidades estructuradas no consolidadas. En general, los requerimientos de revelación de la IFRS 12 son más exhaustivos que los de las normas anteriores.

En junio de 2012, se publicaron las modificaciones a la IFRS 10, IFRS 11 e IFRS 12 para aclarar ciertas guías de transición en la aplicación de estas IFRS por primera vez.

Los requisitos de revelación de la IFRS 12 se han incluido en las notas adjuntas a los estados financieros consolidados. No obstante, la adopción de estas nuevas normas no tuvo un impacto significativo en los estados financieros consolidados adjuntos.

*IFRS 13, Medición del Valor Razonable* - La IFRS 13 establece una única fuente de lineamientos para las mediciones de valor razonable y las revelaciones correspondientes. La norma define el valor razonable, establece un marco para medir el valor razonable y requiere revelaciones sobre las mediciones de valor razonable. El alcance de la IFRS 13 es amplio; aplica tanto a partidas de instrumentos financieros como a partidas que no son de instrumentos financieros por las cuales otras IFRS requieren o permiten mediciones de valor razonable y revelaciones sobre las mediciones de valor razonable, excepto en circunstancias específicas. En general, los requerimientos de revelación en la IFRS 13 son más exhaustivos que los que requerían las normas anteriores. Por ejemplo, las revelaciones cuantitativas y cualitativas basadas en la jerarquía de valor razonable de tres niveles requerida actualmente para instrumentos financieros únicamente bajo la IFRS 7 *Instrumentos Financieros: Revelaciones* se amplían por la IFRS 13 para cubrir todos los activos y pasivos dentro de su alcance. La adopción de estas modificaciones no tuvo un impacto significativo en los estados financieros consolidados.

*IAS 19 (revisada en 2011), Beneficios a los empleados* - Las modificaciones a IAS 19 cambian el tratamiento contable de los planes de beneficios definidos y beneficios por terminación de la relación laboral. El cambio más importante se refiere al tratamiento contable de cambios en obligaciones de beneficios definidos y activos del plan. Las modificaciones requieren el reconocimiento de cambios en las obligaciones de beneficios definidos y en el valor razonable de los activos del plan cuando ocurren y, por tanto, eliminan el 'enfoque de corredor' permitido bajo la versión anterior de IAS 19 y aceleran el reconocimiento de costos de servicio anterior. Las modificaciones requieren que todas las ganancias y pérdidas actuariales se reconozcan inmediatamente a través de otros resultados integrales para que el activo o pasivo por pensiones neto reconocido en el estado consolidado de situación financiera refleje el valor total del déficit o superávit del plan. Adicionalmente, el costo por interés y el retorno esperado de los activos del plan utilizados en la versión anterior de IAS 19 son reemplazados con el importe del interés neto, el cual es calculado aplicando la misma tasa de descuento al pasivo o activo por beneficios definidos neto. La adopción de estas modificaciones no tuvo un impacto significativo en los estados financieros consolidados.

b. ***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; 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 libres de riesgo. El efectivo y equivalentes cuya disponibilidad sea restringida o con un propósito específico se presenta por separado en el activo circulante o no circulante, según corresponda.

c. ***Activos financieros***

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

Los activos financieros se clasifican dentro de las siguientes categorías específicas: "activos financieros a valor razonable con cambios que afectan a resultados", "inversiones conservadas al vencimiento", "activos financieros disponibles para su venta" y "cuentas por cobrar". La clasificación depende de la naturaleza y propósito de los activos financieros y se determina al momento de su reconocimiento inicial.

Además del efectivo y equivalentes, los principales activos financieros que tiene la Entidad son clasificados como cuentas por cobrar, los cuales se valúan a costo amortizado mediante el método de tasa de interés efectiva, que se describe más adelante.

d. ***Activo intangible y activo financiero por concesión***

La Entidad utiliza para reconocer los contratos de concesión la Interpretación No.12 del Comité de Interpretaciones de las Normas Internacionales de Información Financiera “Acuerdos para la concesión de servicios” (“IFRIC 12”) principalmente 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.

El 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 del contrato.

El 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 por operar el activo resultante por un plazo determinado. Los flujos futuros de efectivo que generará el activo resultante de las obras, varían de acuerdo con el uso de éste 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 a la SCT a cambio del título de concesión se reconoció como un activo intangible.

El activo intangible reconocido en el estado consolidado de situación financiera se amortiza durante el período de la concesión, que se menciona en la Nota 1, con base en el aforo vehicular. La vida útil estimada y 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.

e. ***Derechos de franquicia***

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.

f. ***Mobiliario y equipo***

Las erogaciones por mobiliario y equipo se presentan al costo de adquisición menos depreciación acumulada y cualquier pérdida por deterioro.

La depreciación se reconoce para llevar a resultados el costo menos su valor residual, sobre sus vidas útiles utilizando el método de línea recta. La vida útil de los 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.



g. **Costos por préstamos**

Los costos por préstamos atribuibles directamente a la adquisición o construcción del activo intangible (activo calificable), el cual constituye activos que requieren de un periodo de tiempo substancial hasta que están listos para su uso o venta, se adicionan al costo de esos activos durante ese tiempo hasta el momento en que estén listos 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 periodo en que se incurren.

h. **Deterioro del valor de los activos intangibles**

Al final de cada período sobre el cual se informa, la Entidad revisa los valores en libros de sus activos intangibles 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 a fin de determinar el monto 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 la entidad más pequeña de unidades generadoras de efectivo para los cuales se puede identificar una base de distribución razonable y consistente.

El monto recuperable es el mayor entre el valor razonable menos su costo de venta y el valor de 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.

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.

Cuando una pérdida por deterioro se revierte posteriormente, el valor en libros del activo (o unidad generadora de efectivo) se aumenta al valor estimado revisado a su monto recuperable, de tal manera que el valor en libros incrementado 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.

i. **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 período sobre el que se informa, teniendo en cuenta los riesgos y las incertidumbres que rodean a la obligación. Cuando se valúa una provisión usando los flujos de efectivo estimados para liquidar la obligación presente, su valor en libros representa el valor presente de dichos flujos de efectivo.

Cuando se espera 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 desembolso y el monto de la cuenta por cobrar puede ser valuado confiablemente.

La administración de la Entidad reconoce una provisión por gastos de mantenimiento y reparación de las Autopistas Concesionadas, una provisión que afecta los resultados de los períodos que comprenden desde el inicio de operación hasta el ejercicio en que se realizan las obras de mantenimiento y/o reparaciones.

Las provisiones se clasifican como circulantes o no circulantes en función del período de tiempo estimado para atender las obligaciones que cubren.

j. ***Pasivos financieros***

i). 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.

ii). Pasivos financieros a valor razonable con cambios a través de resultados

Un pasivo financiero a valor razonable con cambios a través de resultados es un pasivo financiero que se mantiene para fines de negociación o se designa a su valor razonable con cambios a través de resultados:

Se clasifican con fines de negociación los instrumentos financieros derivados, excepto los que son designados y son efectivos como cobertura de flujos de efectivo. La Entidad valúa sus instrumentos financieros derivados de cobertura a valor razonable.

La Entidad no tiene pasivos financieros designados con cambios a través de resultados.

iii). Otros pasivos financieros

Otros pasivos financieros, incluyendo los préstamos, se valúan inicialmente a valor razonable, neto de los costos de la transacción.

La Entidad valúa los préstamos con posterioridad al reconocimiento inicial a costo amortizado.

El costo amortizado de un pasivo financiero es el importe inicial reconocido de dicho pasivo menos los reembolsos de principal 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 estimados de pagos en efectivo 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.

iv). Baja de pasivos financieros

La Entidad da de baja los pasivos financieros si, y solo si, las obligaciones de la Entidad se cumplen, cancelan o expiran.

k. ***Reconocimiento de ingresos por peaje***

La administración de la Entidad reconoce los ingresos por peaje en el momento que los vehículos hacen uso de la autopista y cubren en efectivo o a través de un medio electrónico la cuota respectiva en las plazas de cobro. En el caso de CONIPSA y COVIQSA, los ingresos se reciben directamente de la SCT. En ambos casos, se reconocen ingresos por servicios al momento en que se cumplen las siguientes condiciones:

- El importe de los ingresos puede medirse confiablemente;
- Es probable que la Entidad reciba los beneficios económicos asociados con la transacción; y
- El servicio se ha prestado y los costos incurridos, o por incurrir, en relación con la transacción pueden ser valuados confiablemente.

l. ***Reconocimiento de ingresos y costos de construcción de obras de ampliación y de rehabilitación***

La administración de la Entidad reconoce ingresos y costos de construcción conforme avanza la construcción de las obras de ampliación y rehabilitación a la infraestructura concesionada ("Porcentaje de avance"), cuando dichas obras permiten incrementar la capacidad de generar beneficios económicos futuros.

m. ***Reconocimiento de ingresos por servicios de operación relacionados con pago por disponibilidad***

En las autopistas concesionadas de COVIQSA y CONIPSA se reconocen ingresos por servicios de operación relacionados al derecho incondicional de recibir los pagos por disponibilidad en los tramos carreteros de Irapuato – La Piedad y Querétaro – Irapuato derivado del activo financiero reconocido en el estado consolidado de situación financiera contabilizado mediante el método de costo amortizado.

n. ***Estado de pérdidas y ganancias y otros ingresos (gastos) integrales***

La Entidad optó por presentar en el estado consolidado de pérdidas y ganancias y otros ingresos (gastos) integrales un renglón de utilidad de operación.

Los costos y gastos fueron clasificados atendiendo a su función debido a las distintas actividades económicas y de negocios, por lo que se separó en amortización del activo intangible por concesión, operación y mantenimiento, costos de peaje por concesión y costos de construcción de obras de ampliación y rehabilitación y gastos generales y de administración.

o. ***Participación de los trabajadores en las utilidades (PTU)***

La PTU se registra en los resultados del año en que se causa y se presenta en el rubro de gastos generales y de administración en los estados consolidados de pérdidas y ganancias y otros ingresos (gastos) integrales.

p. ***Costos de beneficios a los empleados a largo plazo y al retiro***

La Entidad otorga primas de antigüedad a todos sus empleados cuando se separan y son personas que tengan 15 años o más laborando o a aquellas que sean despedidas 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.

Adicionalmente se incluye dentro de este rubro la provisión relativa a los bonos por objetivos otorgados por la Entidad mencionados en la Nota 13. Los cuales se registran en resultados contra el pasivo correspondiente cuando: 1) la Entidad incurre 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.

q. ***Beneficios directos a los empleados***

Se valúan en proporción a los servicios prestados, considerando los sueldos actuales y se reconoce el pasivo conforme se devengan. Incluye principalmente ausencias compensadas, como vacaciones y prima vacacional.

r. ***Impuestos a la utilidad***

El gasto (beneficio) 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 sobre la renta (ISR) y el impuesto empresarial a tasa única (IETU) se registran en los resultados del año en que se causan.

- Impuestos a la utilidad diferidos

Hasta el 31 de diciembre de 2012, para reconocer el impuesto diferido, la Entidad determinó si, con base en proyecciones financieras, causaría ISR o IETU y reconoció el impuesto diferido que correspondía al impuesto que esencialmente pagaría. A partir de 2014 se abrogó la Ley del IETU, por lo tanto, al 31 de diciembre de 2013 la Entidad únicamente reconoce ISR diferido.

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 su valor fiscal utilizados para determinar el resultado fiscal, aplicando la tasa correspondientes a estas diferencias y en su caso se incluyen los beneficios de las pérdidas fiscales por amortizar y de algunos créditos fiscales. El pasivo por impuesto a la utilidad diferido se reconoce generalmente para todas las diferencias temporales gravables. Se reconocerá 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. 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 y 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 espera 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 habrán 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.

Los activos por impuestos diferidos y los pasivos por impuestos diferidos se compensan cuando existe un derecho legal para compensar activos a corto plazo con pasivos a corto plazo y cuando se refieren a impuestos a la utilidad correspondientes a la misma autoridad fiscal y la Entidad tiene la intención de liquidar sus activos y pasivos sobre una base neta.

- Impuestos causados y diferidos

Los impuestos causados y diferidos se reconocen como ingreso o gasto en resultados, excepto cuando se refieren a partidas que se reconocen en los resultados integrales, ya sea en los otros resultados integrales o directamente en el capital contable, en cuyo caso el impuesto también se reconoce fuera de los resultados; o cuando surgen del reconocimiento inicial de una combinación de negocios. En el caso de una combinación de negocios, el efecto fiscal se incluye dentro del reconocimiento de la combinación de negocios.

s. *Instrumentos financieros derivados*

La Entidad utiliza una variedad de instrumentos financieros para manejar su exposición a los riesgos de volatilidad en tasas de interés incluyendo swaps de tasa de interés. En la Nota 11 se incluye una explicación más detallada sobre los instrumentos financieros derivados.

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 los 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. Otros derivados se presentan como activos y pasivos a corto plazo.

i. Contabilidad de coberturas

La Entidad designa ciertos instrumentos financieros derivados de cobertura, 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 de cobertura entre el derivado y una 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 de un 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 Entidad suele cubrir un activo o un pasivo que expone a la Entidad a un riesgo de cambio en su valor razonable o en los futuros flujos de efectivo.

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 altamente efectivo para compensar la exposición a los cambios en el valor razonable o los cambios en los flujos de efectivo de la partida cubierta.

La Nota 11 incluye detalles sobre el valor razonable de los instrumentos financieros derivados usados para propósitos de cobertura.

ii. 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 del estado consolidado de pérdidas y ganancias y otros ingresos (gastos) integrales relacionado con la partida cubierta.

La contabilización de coberturas se interrumpirá de forma prospectiva cuando el instrumento de cobertura expire, se venda, termine, o se ejerza; cuando deje de cumplir con los criterios para la contabilización de coberturas o cuando la Entidad revoque la designación de cobertura.

iii. 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 componentes de la utilidad integral. Las pérdidas y ganancias relativas a la porción no efectiva del instrumento de cobertura, se reconocen inmediatamente en el estado consolidado de pérdidas y ganancias y otros ingresos (gastos) integrales, y se incluyen en el rubro gastos por intereses.

Los montos previamente reconocidos en los otros componentes de la utilidad integral y acumulada en el capital contable, se reclasifican a los resultados en los periodos en los que la partida cubierta se reconoce en los resultados, en el mismo rubro del estado consolidado de pérdidas y ganancias y otros ingresos (gastos) integrales de la partida cubierta reconocida.

La contabilización de coberturas se discontinúa cuando la Entidad revoca la relación de cobertura, 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 el capital continuará en el capital hasta que la partida cubierta sea finalmente reconocida en los resultados.

iv. Derivados implícitos

La Entidad 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 2013, 2012 y 2011 no existen derivados implícitos que deban ser segregados del contrato anfitrión.

t. *Transacciones en moneda extranjera*

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

u. *Utilidad por acción*

La utilidad básica por acción ordinaria se calcula dividiendo la utilidad neta consolidada 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.

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

En la aplicación de las políticas contables de la Entidad, las cuales se describen en la Nota 3, 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 como 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 período de la revisión y períodos futuros si la revisión afecta tanto al período actual como a períodos 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 no reconocer un margen de utilidad en los ingresos y costos por construcción y obras de ampliación y rehabilitación. Dado que el valor razonable de dichos ingresos y sus costos es sustancialmente igual.

Las fuentes de incertidumbre clave 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 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 Nota 11 describe las técnicas y métodos de valuación de los instrumentos financieros derivados.
- La Entidad revisa la estimación de la vida útil y método de amortización sobre sus activos intangibles por concesión (los cuales se describen en la Nota 3) 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 a fin de determinar si existe un indicativo de que estos 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.

## 5. Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido

Para propósitos de los estados consolidados de flujos de efectivo, el efectivo y equivalentes de efectivo incluye los saldos de efectivo y bancos e inversiones en instrumentos del mercado monetario. El efectivo y equivalentes de efectivo al final del periodo sobre el que se informa como se muestra en el estado consolidado de flujos de efectivo, puede ser conciliado con las partidas relacionadas en el estado consolidado de situación financiera como sigue:

	31 de diciembre de 2013	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2011
Efectivo	\$ 215,530	\$ 496,070	\$ 259,367
Equivalentes de efectivo	<u>5,000,306</u>	<u>2,595,856</u>	<u>1,565,762</u>
	5,215,836	3,091,926	1,825,129
Efectivo restringido a largo plazo	<u>87,297</u>	<u>83,999</u>	<u>81,771</u>
	<u>\$ 5,303,133</u>	<u>\$ 3,175,925</u>	<u>\$ 1,906,900</u>

Se tienen constituidos cinco fideicomisos de administración con fines específicos en su utilización y destino:

- (i) el primer fideicomiso No. 300195, respecto de los recursos obtenidos del cobro del peaje y servicios conexos, los cuales garantizan y se destinan principalmente para el pago de la deuda contratada y mantenimiento del bien concesionado, cuyo saldo al 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011 asciende a \$4,017,818, \$1,795,378 y \$483,299, respectivamente.

De acuerdo a la cláusula vigésima octava del título de Concesión se debe constituir un Fondo de Conservación y Mantenimiento que corresponde a tres días de los ingresos brutos anuales, al 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011 el monto de dicho Fondo asciende a \$31,000, \$27,854 y \$25,069, respectivamente.

- (ii) el segundo fideicomiso No. 300209, para la construcción de las obras de ampliación de las autopistas concesionadas, cuyo saldo al 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011 asciende a \$518,169, \$768,942, y \$1,049,500, respectivamente. Dentro de este fideicomiso de acuerdo a obligaciones contraídas en título de concesión la Entidad creó un fondo de \$50,000 que tiene como destino el pago por liberación de derecho de vía, cuyo saldo al 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011 asciende a \$6,277, \$7,567 y \$10,571, respectivamente y está incluido dentro de equivalentes de efectivo como se menciona arriba.
- (iii) el tercer fideicomiso No. 661, que fue creado para llevar a cabo la Emisión de Certificados de Capital de Desarrollo, cuyo saldo al 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011 asciende a \$29,438, \$31,537 y \$32,962, respectivamente.



- (iv) el cuarto fideicomiso irrevocable de administración, fuente de pago y emisión de valores No. 32-6 del proyecto COVIQSA, en el cual se reciben todos los ingresos por servicios de conformidad con los Contratos PPS del proyecto, así también distribuye todos los gastos operativos y financieros y dado el caso, distribuye dividendos.
- (v) el quinto fideicomiso irrevocable de administración, fuente de pago y emisión de valores No. 31-8 del proyecto CONIPSA, en el cual se reciben todos los ingresos por servicios de conformidad con los Contratos PPS del proyecto, así también distribuye todos los gastos operativos y financieros y dado el caso, distribuye dividendos.

El fiduciario de los fideicomisos No. 300195 y No. 300209 es la institución financiera HSBC México, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero HSBC, División Fiduciaria y el fiduciario del fideicomiso No. 661 es la institución financiera The Bank of New York Mellon, S.A., Institución de Banca Múltiple. En el caso de COVIQSA y CONIPSA, el fiduciario de los fideicomisos mencionados anteriormente es Grupo Financiero Multiva, S.A.

La cuenta de efectivo restringido a largo plazo cuyo saldo al 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011 asciende a \$87,297, \$83,999 y \$81,771, respectivamente, corresponde a COVIQSA y CONIPSA, la cual se originó principalmente por las reservas a las cuales se encuentran obligadas de acuerdo a sus Contratos de PPS y a sus Contratos de Crédito.

## 6. Cuentas por cobrar

- a. El rubro de clientes se integra de la siguiente forma:

	31 de diciembre de 2013	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2011
Clientes	\$ 356,267	\$ 558,564	\$ 975,199
Estimación para cuentas de cobro dudoso	<u>(1,018)</u>	<u>(1,361)</u>	<u>(826)</u>
	<u>\$ 355,249</u>	<u>\$ 557,203</u>	<u>\$ 974,373</u>

Las cuentas por cobrar a clientes que se revelan arriba se clasifican como cuentas por cobrar y por lo tanto se valúan al costo amortizado.

Las cuentas por cobrar a clientes incluyen los montos que están vencidos al final del período sobre el que se informa, para lo cual la Entidad ha reconocido una estimación para cuentas de cobro dudoso, ya que existe la probabilidad de que el cliente no pague, por alguna contingencia legal o financiera del cliente o vencimientos mayores a 90 días. Esta estimación se registra en el momento de su determinación y se actualizará el monto de la misma como mínimo cada fecha de reporte.

El rubro de clientes al 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011 se integra principalmente de \$291,909, \$501,471 y \$916,976, respectivamente, por las cuentas por cobrar que COVIQSA y CONIPSA tienen con la SCT, conforme a los contratos correspondientes.

### Antigüedad de clientes

	31 de diciembre de 2013	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2011
1-90 días	\$ 355,249	\$ 557,203	\$ 974,373
Más de 90-120 días	<u>1,018</u>	<u>1,361</u>	<u>826</u>
Total	<u>\$ 356,267</u>	<u>\$ 558,564</u>	<u>\$ 975,199</u>

**Conciliación de la estimación para cuentas de cobro dudoso**

	Total
Saldo al 1 de enero de 2011	\$ (694)
Estimaciones	<u>(132)</u>
Saldo al 31 de diciembre de 2011	(826)
Estimaciones	<u>(535)</u>
Saldo al 31 de diciembre de 2012	(1,361)
Aplicaciones	<u>343</u>
Saldo al 31 de diciembre de 2013	<u>\$ (1,018)</u>

b. Otras cuentas por cobrar y pagos anticipados

	31 de diciembre de 2013	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2011
Anticipo a proveedores	\$ 3,366	\$ 29,629	\$ 8,867
Primas pagadas por adelantado de seguros y fianzas	33,796	36,794	13,196
IVA acreditable no exigible y otros deudores	<u>6,217</u>	<u>5,226</u>	<u>110,865</u>
	<u>\$ 43,379</u>	<u>\$ 71,649</u>	<u>\$ 132,928</u>

**7. Activo financiero**

El activo por concesión se compone por Activo financiero en su porción de corto y largo plazo, el cual está representado por el activo que conforme al Título de Concesión de COVIQSA y CONIPSA otorga el derecho a cobrar el Pago por Disponibilidad a la SCT. El total del activo financiero a corto plazo al 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011 es por \$458,959, \$564,014 y \$377,415, respectivamente, y el correspondiente al largo plazo al 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011 es por \$973,967, \$1,044,433 y \$930,203, respectivamente. Las principales características de cada concesión se mencionan a continuación:

- a. La clasificación de inversión en concesión de COVIQSA, por el tramo libre de peaje Querétaro - Irapuato considerando las características del título de concesión se determinó como una combinación de activo financiero en un 25% y un activo intangible en un 75%.

El 21 de junio de 2006, el Gobierno Federal otorgó, por conducto de la SCT, una concesión por 20 años para operar, mantener y conservar el tramo libre de peaje de jurisdicción federal Querétaro-Irapuato de 93 km. de longitud aproximadamente, en los estados de Querétaro y Guanajuato en la República Mexicana, así como para ejecutar obras para la modernización de dicho tramo, incluyendo el derecho exclusivo para suscribir el Contrato PPS con el Gobierno Federal para la provisión de capacidad carretera en el tramo arriba citado. El valor total del proyecto es de \$1,465 millones de pesos, cifra que incluye \$1,172 millones de pesos para la ingeniería, procuración y construcción de los tramos a modernizar y ampliar; y el remanente contempla el financiamiento, el mantenimiento y la operación durante la etapa de modernización.

La recuperación de la inversión en concesión se llevará a cabo a través de cobros trimestrales integrados por: (1) el pago de la SCT por mantener la vía concesionada disponible para su uso y (2) por el pago de la SCT por el número de vehículos que utilicen la vía concesionada conforme a la tarifa definida.

La concesión y el Contrato PPS constituyen instrumentos vinculados, por lo que la terminación del título de concesión, tendrá por efecto la terminación del Contrato PPS, sin perjuicio de los derechos y obligaciones de las partes consignados en cada uno de dichos contratos. La modalidad PPS constituye un nuevo esquema de contratación de servicios para las dependencias y entidades de la administración pública federal, para con ellos, cumplir con una misión pública mediante la inversión privada y aumentar la infraestructura básica y prestar servicios públicos de mayor calidad entre otros. COVIQSA entregó a la SCT, antes del 21 de julio de 2006, el aviso de inicio de operaciones y mantenimiento, y antes del 31 de julio de 2006, el aviso de inicio de modernización de la carretera existente, debidamente firmados por el concesionario.

Al término de la concesión, la vía concesionada, el derecho de vía, las instalaciones adheridas de manera permanente y los bienes afectos a la misma, así como los servicios auxiliares volverán de nuevo al Gobierno de México, sin costo alguno y libres de todo gravamen, con todas las obras que se hayan realizado para su explotación.

Las principales obligaciones del título de concesión son las siguientes:

- COVIQSA está obligada a pagar anualmente al Gobierno Federal por conducto de la SCT, una contraprestación fija autorizada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, equivalente al 0.000001% del pago integrado del año anterior, sin incluir el impuesto al valor agregado, cuyo pago deberá realizarse el último día hábil del mes de enero de cada año, estos pagos deberán realizarse durante 20 años tiempo que dura la concesión.
- COVIQSA no podrá realizar actos de cesión, sobre los derechos y obligaciones derivados de la concesión o de los bienes afectos a la operación, mantenimiento y modernización de la carretera existente, sin la previa autorización por escrito de la SCT. En ningún caso se autorizará la cesión a favor de gobierno o estado extranjero.
- Los accionistas de COVIQSA no podrán dar en garantía las acciones representativas de su capital social, y la concesionaria no podrá hipotecar, gravar o enajenar los derechos derivados de esta concesión o de los bienes afectos a la operación y mantenimiento.
- COVIQSA deberá constituir un fondo de conservación y mantenimiento de la vía concesionada, iniciándose con un monto de al menos el equivalente al presupuesto de los costos del concesionario por los subsecuentes seis meses del año calendario inmediato anterior del contrato PPS. Estos fondos se mantienen en el fideicomiso No. 32-6 conforme a se menciona en la Nota 5.

En virtud de un Convenio Modificatorio del Contrato PPS, los pagos de la SCT están limitados a un monto máximo trimestral de \$192,459 calculado al 31 de diciembre de 2011 y ajustable anualmente con base en la inflación.

Al 31 de diciembre de 2013, COVIQSA cumple con las condiciones mencionadas anteriormente.

- b. En el caso de CONIPSA, la concesión por la autopista Irapuato – La Piedad, considerando las características del contrato de Prestación de Servicios, se clasificó como una combinación de activo financiero en un 88% y un activo intangible en un 12%, respectivamente.

El 12 de septiembre de 2005, El Gobierno Federal, por conducto de la SCT, otorgó a la Entidad la concesión y el contrato de prestación de servicios por 20 años para la modernización, operación, conservación y mantenimiento de la carretera libre Irapuato - La Piedad en el Estado de Guanajuato con una longitud de 74.3 km bajo el esquema PPS. La inversión original asciende aproximadamente a \$735 millones de pesos. La recuperación de la inversión será a través de cobros trimestrales integrados por: (1) el pago de la SCT por mantener la vía concesionada disponible para su uso; y (2) el pago de la SCT por el número de vehículos que utilicen la vía concesionada conforme a la tarifa definida.

Los ingresos generados por los pagos por disponibilidad y pagos de peaje recibido por la SCT se han utilizado para asegurar la deuda a largo plazo de CONIPSA, con vencimiento en noviembre 2019. Los fondos se mantienen en el fideicomiso No. 31-8 conforme se menciona en la Nota 5.

La concesión y el Contrato PPS constituyen instrumentos vinculados, por lo que la terminación del título de concesión, tendrá por efecto la terminación del Contrato PPS, sin perjuicio de los derechos y obligaciones de las partes consignadas en cada uno de dichos contratos. La modalidad PPS constituye un nuevo esquema de contratación de servicios para las dependencias y entidades de la administración pública federal, para con ellos, cumplir con una misión pública mediante la inversión privada y aumentar la infraestructura básica y prestar servicios públicos de mayor calidad entre otros.

Con fecha 31 de julio de 2008 se hace oficial ante la SCT la terminación del programa de obra y entra en operación la carretera.

CONIPSA celebró el 13 de abril de 2009 contrato modificatorio al título de concesión, en donde se establece la disminución de la longitud original de 74.320 km a 73.520 km, con origen en el entronque de la Autopista Querétaro – Irapuato con la carretera Irapuato La Piedad y con terminación en el km 76+520 en el entronque con el futuro libramiento de La Piedad de Cabadas, en el Estado de Guanajuato, en la República Mexicana. El monto de esta disminución se ve reflejado en el pago por mantener la vía concesionada disponible para su uso el cual disminuye de \$146 millones de pesos a \$143 millones de pesos (valor nominal).

Al final del período de concesión, la vía concesionada, derechos de vía, instalaciones permanentes y cualquier infraestructura relacionada y mejoras y los derechos de los servicios auxiliares, volverá al Gobierno Federal sin costo y libre de cargas y gravámenes.

I. Las principales obligaciones del título de concesión son las siguientes:

- CONIPSA está obligada a pagar anualmente al Gobierno Federal por conducto de la SCT, una contraprestación fija autorizada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, equivalente al 0.000001% del pago integrado del año anterior, sin incluir el impuesto al valor agregado, cuyo pago deberá realizarse el último día hábil del mes de enero de cada año, el cálculo de la contraprestación se realiza a partir del segundo trimestre de 2007, estos pagos deberán realizarse durante 20 años tiempo que dura la concesión.
- CONIPSA no podrá realizar actos de cesión, sobre los derechos y obligaciones derivados de la concesión o de los bienes afectos a la operación, mantenimiento y modernización de la carretera existente, sin la previa autorización por escrito de la SCT. En ningún caso se autorizará la cesión a favor de gobierno o estado extranjero.
- Los accionistas de CONIPSA no podrán dar en garantía las acciones representativas de su capital social, y la concesionaria no podrá hipotecar, gravar o enajenar los derechos derivados de esta concesión o de los bienes afectos a la operación y mantenimiento.
- CONIPSA deberá constituir un fondo de conservación y mantenimiento de la vía concesionada, iniciándose con un monto de al menos el equivalente al presupuesto de los costos del concesionario por los subsecuentes seis meses del año calendario inmediato anterior del contrato PPS. Estos fondos se mantienen en el fideicomiso No. 31-8 conforme se menciona en la Nota 5.

Al 31 de diciembre de 2013, CONIPSA cumple con las condiciones mencionadas anteriormente.

8. Activo intangible por concesión

a. El activo intangible se integra como sigue:

	31 de diciembre de 2013	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2011
Intangible por concesión	\$ 49,933,234	\$ 49,537,379	\$ 49,360,405
Anticipos a subcontratistas	80,457	148,652	46,914
Costo financiero capitalizado	<u>203,380</u>	<u>203,380</u>	<u>203,380</u>
	50,217,071	49,889,411	49,610,699
Amortización acumulada	<u>(5,610,423)</u>	<u>(4,529,430)</u>	<u>(3,463,482)</u>
	<u>\$ 44,606,648</u>	<u>\$ 45,359,981</u>	<u>\$ 46,147,217</u>

	Intangible por concesión	Costo financiero capitalizado	Total
Costo de adquisición:			
Saldo al 1 de enero de 2011	\$ 46,913,266	\$ 203,380	\$ 47,116,646
Adquisiciones	<u>2,447,139</u>	<u>-</u>	<u>2,447,139</u>
Saldo al 31 de diciembre de 2011	49,360,405	203,380	49,563,785
Adiciones	<u>176,974</u>	<u>-</u>	<u>176,974</u>
Saldo al 31 de diciembre de 2012	49,537,379	203,380	49,740,759
Adiciones	<u>395,855</u>	<u>-</u>	<u>395,855</u>
Saldo al 31 de diciembre de 2013	<u>\$ 49,933,234</u>	<u>\$ 203,380</u>	<u>\$ 50,136,614</u>

	Intangible por concesión
Amortización acumulada:	
Saldo al 1 de enero de 2011	\$ (2,635,356)
Costo por amortización	<u>(828,126)</u>
Saldo al 31 de diciembre de 2011	(3,463,482)
Costo por amortización	<u>(1,065,948)</u>
Saldo al 31 de diciembre de 2012	(4,529,430)
Costo por amortización	<u>(1,080,993)</u>
Saldo al 31 de diciembre de 2013	<u>\$ (5,610,423)</u>

- b. Al 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011, se registraron ingresos y costos en el período de servicios de construcción para el intercambio de un activo intangible por \$347,079, \$196,633 y \$37,070, respectivamente.

- c. Las principales características del activo intangible por concesión en RCO son:

Con fecha 3 de octubre de 2007, como parte de su política económica, el Gobierno Federal, por conducto de la SCT otorgó título de Concesión a favor de la Entidad, para construir, operar, explotar, conservar y mantener, por 30 años las autopistas Maravatío-Zapotlanejo, Zapotlanejo-Lagos, León-Aguascalientes y Guadalajara-Zapotlanejo, con una longitud total de 558.05 kilómetros (a dicha fecha), en los Estados de Michoacán, Jalisco, Guanajuato y Aguascalientes, así como las obras de ampliación que se señalan en el título de concesión.

Respecto de las autopistas concesionadas, la recuperación de la inversión se efectuará a través del cobro de las tarifas autorizadas por la SCT en el plazo pactado en el título de concesión, teniendo derecho, a ajustar dichas tarifas de forma anual conforme al INPC o cuando este sufra un incremento del 5% o más, con respecto al índice existente en la fecha que se hubiera hecho el último ajuste. Los ingresos por peaje están garantizando la deuda a largo plazo (Ver Nota 12).

- d. Las principales condiciones del título de concesión son las siguientes:

La Concesionaria deberá llevar a cabo las siguientes obras de ampliación asociadas a las autopistas en operación: (a) Subtramo Entronque Autopista León-Aguascalientes al entronque Desperdicio II de la carretera Zapotlanejo-Lagos de Moreno, con una longitud aproximada de 19.00 km.; (b) Carretera Zacapu-Entronque autopista Maravatio-Zapotlanejo con una longitud aproximada de 8.67 km en el Estado de Michoacán; (c) Modernización a 6 carriles (3 en cada sentido) de la autopista Guadalajara-Aguascalientes-León, en su tramo Guadalajara-Zapotlanejo, con una longitud de 16.5 km en el Estado de Jalisco, incluyendo ampliación y reforzamiento a 6 carriles de circulación del puente Ing. Fernando Espinosa, según la misma fue modificada por la SCT, para en su lugar llevar a cabo las siguientes obras: (i) ampliación a 6 carriles (3 en cada sentido), del kilómetro 21+000 al kilómetro 26+000, con una longitud de 5 kilómetros, (ii) Construcción de 4 carriles laterales (2 en cada sentido) paralelos a la Autopista y dentro del derecho de vía de la misma, del kilómetro 21+000 al kilómetro 26+000, con una longitud de 5 kilómetros, (iii) ampliación a 3 carriles del cuerpo "A" de la Autopista, del kilómetro 10+650 al kilómetro 20+840, en una longitud aproximada de 10.19 kilómetros, (iv) construcción de dos retornos a desnivel, el primero ubicado en el kilómetro 11+100 de la Autopista, incluyendo la construcción de 2 casetas auxiliares, así como el segundo ubicado en el kilómetro 12+900 de la Autopista, (v) prolongación de los carriles laterales del kilómetro 18+700 al 21+260 de la Autopista incluyendo la construcción de un puente gemelo y (vi) reforzamiento del Puente Fernando Espinosa en el kilómetro 9+830; (d) Reconstrucción de la superficie de rodamiento de la autopista Guadalajara-Aguascalientes-León en su tramo Zapotlanejo-Lagos de Moreno, subtramo Entronque El Desperdicio en el entronque con el libramiento Lagos de Moreno, con una longitud de 27.8 km en el estado de Jalisco, incluyendo el mejoramiento del señalamiento horizontal y vertical; (e) Reconstrucción de la superficie de rodamiento de la autopista Guadalajara-Aguascalientes-León, tramo León-Aguascalientes, subtramo Entronque El salvador al límite de los Estados Jalisco y Aguascalientes con una longitud de 4.34 km en el Estado de Jalisco, incluyendo el mejoramiento del señalamiento horizontal y vertical.

Los derechos y obligaciones derivados de la concesión no podrán ser objeto de transmisión por parte de la Concesionaria a menos que: (i) cuente con la autorización previa y por escrito de la SCT. (ii) haya cumplido con todas sus obligaciones derivadas del título a la fecha de la solicitud de autorización. (iii) haya transcurrido un lapso no menor a tres años a partir de la fecha de inicio de la concesión. (iv) el cesionario reúna los requisitos establecidos en las bases y leyes aplicables para el otorgamiento de la concesión y (v) la concesionaria y/o el cesionario cumplan con las disposiciones en materia de concentraciones previstas en la Ley Federal de Competencia Económica.

Ni la Concesionaria ni sus socios podrán transmitir o dar en garantía bajo cualquier título sus participaciones sociales en el capital social, ni los derechos derivados de la concesión, sin la previa autorización por escrito de la SCT.

Por virtud de la asignación del Título de Concesión, la Concesionaria se obligó a realizar un pago inicial equivalente a \$44,051,000, en los términos que señaló la SCT, el cual forma parte del activo intangible.

El Gobierno Federal se reserva la facultad de rescatar la concesión conforme al procedimiento previsto en el artículo 19 de la Ley General de Bienes Nacionales; en la declaratoria de rescate se establecerán las bases generales que servirán para fijar el monto de la indemnización que haya de cubrirse al concesionario, 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 la fecha de terminación de la concesión las autopistas, los servicios auxiliares, instalaciones adheridas de manera permanente a las autopistas y los derechos de operación, explotación, conservación y mantenimiento se revertirán en favor de la Nación, en buen estado, sin costo alguno y libres de todo gravamen.

Como se menciona en la Nota 3 inciso h, la Entidad realiza anualmente pruebas de deterioro. Al 31 de diciembre de 2013 el valor en libros del activo en concesión no presenta indicios de haber sufrido pérdida por deterioro.

La Entidad deberá constituir el Fondo de Conservación, a fin de asegurar el cumplimiento del programa de conservación y mantenimiento el cual deberá mantenerse con un monto mínimo equivalente a 3 días de los ingresos brutos anuales esperados en el año de referencia. Dicho Fondo de Conservación podrá ser utilizado única y exclusivamente para la conservación y mantenimiento de las Autopistas Concesionadas.

La Entidad está obligada a pagar al Gobierno Federal en forma anual una contraprestación equivalente al 0.5% de los ingresos brutos tarifados (excluyendo el impuesto al valor agregado), del año inmediato anterior derivados de la operación de las Autopistas Concesionadas durante el tiempo de vigencia de la Concesión. Por los ejercicios que terminaron al 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011, la contraprestación asciende a \$20,044, \$18,929 y \$16,944, respectivamente.

Al 31 de diciembre de 2013, RCO ha cumplido con todos las condiciones incluidas en el contrato de concesión.

## 9. Derechos de franquicia y mobiliario y equipo

- a. Los derechos de franquicia corresponden a la contraprestación pagada a Subway International, B.V. y YF Yogurts, S. de R.L. de C.V para operar restaurantes y establecimientos de ventas de yogurt ubicados en las autopistas concesionadas y se integran como sigue:

	31 de diciembre de 2013	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2011
Costo de adquisición	\$ 1,415	\$ 687	\$ -
Amortización acumulada	<u>(240)</u>	<u>(34)</u>	<u>-</u>
	<u>\$ 1,175</u>	<u>\$ 653</u>	<u>\$ -</u>

b. El mobiliario y equipo se integra como sigue:

	31 de diciembre de 2013	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2011
Costo de adquisición	\$ 10,121	\$ 7,172	\$ 6,720
Depreciación acumulada	<u>(2,204)</u>	<u>(3,762)</u>	<u>(3,106)</u>
	<u>\$ 7,917</u>	<u>\$ 3,410</u>	<u>\$ 3,614</u>
Equipo de cómputo	\$ 779	\$ 3,076	\$ 3,744
Mobiliario y equipo	9,171	3,925	2,805
Equipo de transporte	<u>171</u>	<u>171</u>	<u>171</u>
	<u>\$ 10,121</u>	<u>\$ 7,172</u>	<u>\$ 6,720</u>

c. Vidas útiles

Las siguientes vidas útiles se utilizan en el cálculo de la depreciación y amortización:

Derechos de franquicia	5 años
Equipo de cómputo	4 años
Mobiliario y equipo	10 años
Equipo de transporte	4 años

## 10. Provisiones

Al 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011, las principales provisiones se integran como sigue:

	31 de diciembre de 2012	Aplicaciones	Cancelaciones	Incremento	31 de diciembre de 2013
Provisión para:					
Mantenimiento mayor CP(1)	\$ 424,000	\$ (447,467)	\$ -	\$ 667,442	\$ 643,975
Mantenimiento mayor LP(1)	348,934	-	-	(138,458) (2)	210,476
Otros	<u>4,000</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>4,000</u>
	<u>\$ 776,934</u>	<u>\$ (447,467)</u>	<u>\$ -</u>	<u>\$ 528,984</u>	<u>\$ 858,451</u>
	31 de diciembre de 2011	Aplicaciones	Cancelaciones	Incremento	31 de diciembre de 2012
Provisión para:					
Mantenimiento mayor CP(1)	\$ 240,700	\$ (417,421)	\$ -	\$ 600,721	\$ 424,000
Mantenimiento mayor LP(1)	289,400	-	-	59,534 (2)	348,934
Provisiones otros gastos	5,891	-	(5,891)	-	-
Costos que se espera incurrir por reparación de daños de usuarios de la carretera	73	-	(73)	-	-
Otros	<u>4,000</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>4,000</u>
	<u>\$ 540,064</u>	<u>\$ (417,421)</u>	<u>\$ (5,964)</u>	<u>\$ 660,255</u>	<u>\$ 776,934</u>



- (1) La Entidad reconoce una provisión de los costos que se esperan incurrir que afectan los resultados de los periodos que comprenden 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. Esta proyección es reconocida a valor presente neto de 5 años. Esta provisión se reconoce con base en la Norma Internacional de Contabilidad 37, "Provisiones y pasivos y activos contingentes" (IAS 37) y a la IFRIC 12, "Contratos de concesión de servicios", se registra una porción a corto plazo y el resto a largo plazo dependiendo del periodo de realización. Al 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011 incluye un costo financiero por \$253,011, \$244,404 y \$160,100, respectivamente, por el valor del paso del tiempo entre la provisión a valor presente neto y su proyección.
- (2) El monto incluye la reclasificación de las provisiones de largo plazo a corto plazo durante el año.

## 11. Instrumentos financieros derivados

La Entidad utiliza instrumentos financieros derivados de intercambio (swaps) u opciones (CAPS) para fijar o topar tasas variables y ligarlo a la generación de flujos de efectivo derivados de las fuentes de ingreso.

La siguiente tabla presenta los instrumentos financieros contratados para cubrir fluctuaciones de tasa de interés a través de swaps de tasas de interés y opciones CAP que la Entidad tiene contratados a la fecha:

Cobertura	Fecha de Contratación	Fecha de Vencimiento	Tasa que Recibe	Tasa que Paga	31 de diciembre de 2013	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2011
10,437,473	Oct.07/ Mar. 08	30 Dic. 23	TIE *28 d (3.79%)	8.64%	\$ (1,395,588)	\$ (1,880,960)	\$ (1,592,372)
-	Nov. 07	27 Nov. 12	TIE *91 d (3.7995%)	8.00%	-	-	8,486
-	Oct. 07/ Dic.07	30 Dic.23	TIE *28 d (3.79%)	UDI + 4.35%	836	(1,206,274)	(1,099,712)
395,850	Ago.13	Ago. 14	5.25%		-	-	-
1,127,108	Nov.13	Nov. 14	4.75%		66	453	-
					<u>\$ (1,394,686)</u>	<u>\$ (3,086,781)</u>	<u>\$ (2,683,598)</u>

- Tasa variable a tasa fija:

Durante 2007 se contrataron tres swaps que cambian el perfil de un financiamiento en tasa variable a una tasa fija promedio ponderada de 8.52% sobre un monto notional de \$15,500,000. El 6 de marzo de 2008 los bancos acreedores de RCO firmaron un acuerdo de novación para dividir uno de los tres swaps en dos swaps. Estos swaps se clasificaron, a partir de mayo de 2009 como cobertura de flujo de efectivo. A partir de su designación de cobertura los cambios en el valor razonable son reconocidos como otro componente de la utilidad integral dentro del capital contable.

En febrero de 2010 la Entidad efectuó una terminación parcial de operaciones financieras derivadas, disminuyendo el valor notional por \$430,000 para llegar a un nuevo monto de notional por \$15,070,000, pagando un costo de rompimiento por \$20,000, las cuales se reconocieron como un gasto por intereses en la pérdida integral.

En virtud del prepago de deuda que se menciona en la Nota 12, en septiembre de 2012 la Entidad efectuó una terminación parcial de operaciones financieras derivadas, disminuyendo el valor nominal por \$1,212,164 para llegar a un nuevo monto de nominal por \$13,857,836, pagando un costo de rompimiento por \$738,590, el cual se reconoció como un gasto por intereses en la pérdida integral de ese año.

En virtud de los prepagos de deuda que se mencionan en la Nota 12, en los meses de mayo, junio y octubre de 2013 la Entidad efectuó terminaciones parciales de operaciones financieras derivadas, disminuyendo el valor nominal por \$3,420,388 para llegar a un nuevo nominal de \$10,437,473, pagando costos de rompimiento \$631,796, los cuales se reconocieron como un gasto por intereses en la pérdida integral.

En noviembre de 2007, COVIQSA, la cual no era subsidiaria de RCO a dicha fecha, contrató swaps que cambian el perfil de un financiamiento en tasa variable a una tasa fija promedio ponderada de 8.00% sobre un monto nominal de \$1,077,373. Durante noviembre de 2010, posterior a la adquisición de COVIQSA por parte de RCO, la Entidad designó formalmente como operaciones de cobertura de flujo de efectivo, los cuales estaban designados anteriormente como operaciones de negociación, cumpliendo con los requisitos de documentación y evaluación de efectividad de acuerdo a lo que establece la normatividad contable. A partir de su designación de cobertura los cambios en el valor razonable son reconocidos como otro componente de la utilidad integral dentro del capital contable.

Al momento de la contratación del derivado, COVIQSA acordó efectuar un pago de \$8 millones de pesos para conservar una tasa fija en 8.0%. Este pago representa el valor razonable del derivado al inicio. El swap establece una opción de extensión del plazo a elección del agente financiero al 27 de diciembre de 2012; esta opción originó que el derivado hubiera sido clasificado como de negociación. El 27 de noviembre de 2010 el banco ejerció la opción de extender el derivado al 27 de diciembre de 2012. Al momento de ejercer la opción se entró en un derivado de intercambio de tasa de interés con las mismas condiciones de tasa que se tenían.

Al 31 diciembre de 2013 y 2012 existen porciones inefectivas que fueron reconocidas en resultados del periodo por \$1,992 y \$1,677, respectivamente. Al 31 de diciembre de 2011 no existieron porciones inefectivas que debieran ser reconocidas en resultados del periodo.

#### - Coberturas con Swaps variable – fijo más UDI

En octubre y diciembre de 2007 se contrataron dos swaps que cambian el perfil de un financiamiento en tasa variable a una tasa promedio ponderada de 4.33% más UDI. El monto nominal original en conjunto de los swaps fue de \$12,975,000. Estos derivados se clasificaron en 2007 como de negociación y las fluctuaciones de la valuación se reconocieron en el resultado financiero, debido a que no se designaron formalmente como operaciones de cobertura para propósitos contables.

A partir del ejercicio 2009, 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. A partir de su designación de cobertura, los cambios en el valor razonable son reconocidos como otro componente de la utilidad integral dentro del capital contable y el monto nominal asciende a \$8,400,398. En virtud de los prepagos de deuda que se mencionan en la Nota 12, en los meses de mayo, junio y octubre de 2013, así como las reestructuras de operaciones financieras derivadas realizadas en los meses de abril, mayo, julio y septiembre de 2013 la Entidad efectuó terminaciones parciales de operaciones financieras derivadas, disminuyendo el valor nominal por \$8,400,398 para llegar a un nuevo nominal de \$0, pagando costos de rompimiento y reestructura por \$760,896, los cuales se reconocieron como un gasto por intereses en la pérdida integral.

Al 31 diciembre de 2013, 2012 y 2011 no existen porciones inefectivas que deban ser reconocidas en resultados del período.

- Coberturas con opciones CAP

La contratación de opciones (“CAP”) establece techos al nivel de las tasas variables de interés manteniendo el beneficio de reducción de tasas para los proyectos. El valor razonable de todos los CAP contratados es inferior a las primas pagadas, por lo que no se generan utilidades por realizar a reconocer en la utilidad integral; las fluctuaciones de la valuación se reconocen en el rubro de costos y gastos de operación. El valor razonable de los CAP al cierre del 2013 y 2012 fue de \$66 y \$453, respectivamente, y el efecto acumulado por su valuación en el estado consolidado de pérdidas y ganancias y otros ingresos (gastos) integrales fue de \$637 y \$313, respectivamente.

La Entidad considera que del monto neto estimado de las ganancias o pérdidas originadas por los instrumentos financieros derivados incluidos en la pérdida integral al 31 de diciembre de 2013 por un total de \$776,331, \$490,091 serán reclasificados a pérdidas y ganancias durante el ejercicio 2014.

**12. Deuda a largo plazo**

La deuda a largo plazo se integra como sigue:

	31 de diciembre 2013	31 de diciembre 2012	31 de diciembre 2011
Crédito sindicado adquirido por RCO con diversas instituciones financieras nacionales y extranjeras. Como garantía de pago de estos créditos RCO cede a un fideicomiso de administración (Ver Nota 5) los derechos de cobro y las cuotas de peaje de las Autopistas Concesionadas. Adicionalmente se otorgaron en garantía las acciones RCO. El plazo del crédito es de 7 a 11 años, prorrogable hasta el término de la concesión otorgada a RCO, a una tasa resultante de la Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio (“TIIE”) más una sobretasa que va de 165 puntos base en el primer año incrementándose gradualmente por los siguientes años hasta llegar a un rango de 375 puntos base en el décimo año y onceavo año. Estos créditos generan intereses pagaderos mensualmente y el principal se amortiza en una sola exhibición al final del plazo. El crédito sindicado se integra como sigue:			
Crédito de adquisición –			
Línea de crédito hasta por \$31,000,000. En octubre de 2013 y septiembre de 2012, RCO firmó un convenio modificatorio acordando la opción de extender el plazo de vencimiento de \$2,145,560 y \$2,385,832, respectivamente, correspondientes a este crédito, con un vencimiento original en 2018 y 2014, respectivamente, a un nuevo vencimiento en 2032 por \$2,145,560, devengando intereses a la tasa TIIE mas 225 puntos base hasta octubre de 2014, 325 puntos base hasta octubre de 2016, 375 puntos base hasta octubre de 2018 y una tasa fija del 9.5% hasta 2032 y 2016 y 2018 por \$800,000 y \$1,585,832, respectivamente. En 2013 y 2012 RCO realizó prepagos de este crédito por \$11,913,000 y \$6,420,000, respectivamente.	\$ 9,855,673	\$ 18,871,002	\$ 25,291,002

	31 de diciembre 2013	31 de diciembre 2012	31 de diciembre 2011
Crédito de gastos de capital – Línea de crédito original hasta por \$3,000,000.	-	3,000,000	2,770,000
Crédito de liquidez – Línea de crédito hasta por \$3,100,000.	<u>-</u>	<u>297,256</u>	<u>174,587</u>
	9,855,673	22,168,258	28,235,589
Línea de crédito contratada por RCO hasta por \$500,000, pagadera trimestralmente comenzando el 10 de diciembre 2014, devenga intereses a la tasa TIIE más 350 puntos base.	490,000	90,000	-
Certificados bursátiles en RCO por 1,102,518,200 UDIS con vencimiento en 2032, devengando intereses pagaderos mensualmente a la tasa fija del 5.25%.	7,492,206	5,374,361	-
Certificados bursátiles en RCO por \$2,841,000 con vencimiento en 2027, devengando intereses pagaderos mensualmente a la tasa fija del 9.00%.	2,841,000	2,841,000	-
Instrumentos de deuda preferente emitidos por RCO por \$7,500,000 con vencimiento en 2028, devengando intereses pagaderos semestralmente a la tasa fija del 9%.	7,500,000	-	-
Línea de crédito contratada por RCO hasta por \$4,990,000 con vencimiento en 2032, devenga intereses a la tasa fija del 9.5%.	4,990,000	-	-
Préstamo garantizado contratado por CONIPSA hasta por un monto de \$580,000 otorgado para la modernización y ampliación del tramo carretero Irapuato - La Piedad, con vencimiento en noviembre de 2019, con tasa de interés igual a la tasa de interés interbancaria de equilibrio TIIE a 28 días más un margen (1). Dicho crédito está garantizado con las acciones de CONIPSA.	382,800	435,000	481,400
Préstamo garantizado contratado por COVIQSA hasta por un monto de \$1,300,000 otorgado para la modernización y ampliación de la autopista, con vencimiento hasta el año 2021, intereses pagaderos trimestralmente a la tasa TIIE 91 días más 2.25%. Dicho crédito está garantizado con las acciones de COVIQSA.	<u>1,127,018</u>	<u>1,177,107</u>	<u>1,214,675</u>
Total de la deuda	34,678,697	32,085,726	29,931,664
Menos porción circulante	<u>163,760</u>	<u>104,446</u>	<u>86,124</u>
Deuda a largo plazo	34,514,937	31,981,280	29,845,540
Comisiones y gastos por financiamiento	(1,555,791)	(1,271,201)	(1,021,977)
Amortización acumulada	<u>784,239</u>	<u>632,912</u>	<u>473,423</u>
Total	<u>\$ 33,743,385</u>	<u>\$ 31,342,991</u>	<u>\$ 29,296,986</u>

- (1) El margen aplicable asciende al 2.5% durante el período de disposición de acuerdo al contrato de crédito, al día siguiente y hasta el quinto aniversario 3%, a partir de esa fecha y hasta el décimo aniversario se ubicará en 3.25% y de entonces y hasta la fecha de vencimiento, alcanzará el margen de 3.5%.

La tasa TIIE definida por el Banco de México al 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011, fue de 3.790% 4.840% y 4.790%, respectivamente.

Los contratos de préstamos antes mencionados incluyen diversas cláusulas que restringen la capacidad de la Entidad para incurrir en deuda adicional, emitir garantías, vender activos circulantes y a largo plazo y hacer distribuciones de capital, así mismo, requieren el cumplimiento de ciertos índices financieros. Con respecto a COVIQSA y CONIPSA, como se menciona en la Nota 5, estas entidades mantienen efectivo restringido a largo plazo. Adicionalmente están requeridas a mantener un índice de cobertura de servicio de deuda de 1.2 y tienen ciertas restricciones para realizar distribuciones de capital. Las utilidades no distribuidas por COVIQSA y CONIPSA al 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011 ascienden a \$1,195,517, \$ 648,594 y \$619,440, respectivamente.

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011, la Entidad ha cumplido con dichas restricciones.

Los vencimientos del pasivo a largo plazo al 31 de diciembre de 2013, sin incluir las comisiones y gastos por financiamiento son:

2014	\$	163,760
2015		280,679
2016		305,724
2017		336,569
2018		8,034,379
2019		1,559,623
2020 y posteriores		<u>23,997,963</u>
	\$	<u>34,678,697</u>

Los intereses a pagar de acuerdo a los vencimientos de la deuda son:

2014	\$	2,515,199
2015		2,729,537
2016		2,859,393
2017		2,938,477
2018		2,804,953
2019		2,064,277
2020 y posteriores		<u>11,530,403</u>
	\$	<u>27,442,239</u>

### 13. Beneficios a los empleados a corto y a largo plazo y al retiro

- a. La Entidad está obligada al pago a sus empleados de una prima de antigüedad. El costo neto del periodo derivado de estas obligaciones por los años terminados el 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011 ascienden a \$35, \$24 y \$16, respectivamente. Otras revelaciones que requieren las disposiciones contables se consideran poco importantes.
- b. Los ejecutivos elegibles tienen derecho a un bono anual y un bono diferido, el cual también incluye la prima de antigüedad en base al cálculo actuarial. Al 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011 el bono anual asciende a \$14,454, \$11,665 y \$13,649, respectivamente, el bono diferido y la prima de antigüedad al 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011 ascienden a \$48,696, \$44,901 y \$20,640, respectivamente.

#### 14. Impuestos a la utilidad

La Entidad está sujeta al ISR y hasta 2013 al IETU.

ISR - La tasa fue 30% para 2013 y 2012 y conforme a la nueva Ley de ISR 2014 (Ley 2014) continuará al 30% para 2014 y años posteriores.

IETU – A partir de 2014 se abrogó la Ley del IETU, por lo tanto, hasta el 31 de diciembre de 2013 se causó este impuesto, tanto para los ingresos como las deducciones y ciertos créditos fiscales con base en flujos de efectivo de cada ejercicio. La tasa fue 17.5%.

Hasta el año 2013, el impuesto a la utilidad causado fue el que resultara mayor entre el ISR y el IETU.

Hasta 2012, con base en proyecciones financieras, la Entidad identificó que esencialmente pagaría ISR, por lo tanto, reconoció únicamente ISR diferido, a excepción de su entidad subsidiaria CONIPSA, que identificó que esencialmente pagaría IETU, por lo tanto, reconoció únicamente IETU diferido. Sin embargo, debido a la abrogación en 2014 del IETU, CONIPSA canceló el efecto diferido del IETU en los resultados del ejercicio, registrándose el ISR diferido correspondiente. A partir de 2013, se calcula únicamente ISR diferido debido a la abrogación del IETU.

- a. Los impuestos a la utilidad por el período que termina el 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011 se integran como sigue:

	2013	2012	2011
ISR y IETU:			
Causado	\$ 285,752	\$ 9,855	\$ 27,798
IETU diferido	-	(10,632)	5,767
Cancelación de IETU diferido	(96,665)	-	-
ISR diferido	<u>(1,349,786)</u>	<u>(769,272)</u>	<u>(587,943)</u>
Total beneficio de impuestos a la utilidad en resultados	<u>\$ (1,160,699)</u>	<u>\$ (770,049)</u>	<u>\$ (554,378)</u>

- b. La conciliación de la tasa legal del ISR y la tasa efectiva, expresadas como un porcentaje de la pérdida antes del beneficio de impuestos a la utilidad por el período que termina el 31 de diciembre es:

	2013	2012	2011
	%	%	%
Tasa legal	30.0	30.0	30.0
No deducibles	(0.1)	(0.3)	(0.5)
Efecto de IETU	-	(0.2)	(0.5)
Cancelación de IETU diferido	4.9	-	-
Efectos inflacionarios fiscales	21.1	20.1	33.2
Otros ingresos exentos	-	2.7	-
Efecto por cambio de tasas fiscales	<u>16.3</u>	<u>-</u>	<u>(10.4)</u>
Total	<u>72.2</u>	<u>52.3</u>	<u>51.8</u>

c. Los principales diferencias temporales que originan el saldo activo por ISR diferido, son:

	31 de diciembre de 2013	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2011
<b>Activos:</b>			
Mobiliario y equipo	\$ 246	\$ 685	\$ 612
Activo intangible por concesión	1,984,672	1,460,659	1,270,948
Instrumentos financieros derivados	418,406	910,188	799,957
Provisiones y estimaciones	<u>351,903</u>	<u>224,495</u>	<u>181,683</u>
	<u>2,755,227</u>	<u>2,596,027</u>	<u>2,253,200</u>
<b>Pasivos:</b>			
Comisiones y gastos por financiamiento	(231,466)	(182,074)	(148,718)
Pagos anticipados y anticipo a subcontratistas	(30,195)	(15,791)	(2,266)
Otras partidas	-	-	(22,815)
Activo financiero	<u>(429,878)</u>	<u>(271,973)</u>	<u>(189,802)</u>
	<u>(691,539)</u>	<u>(469,838)</u>	<u>(363,601)</u>
Impuesto sobre la renta diferido activo de diferencias temporales, neto	2,063,688	2,126,189	1,889,599
Pérdidas fiscales por amortizar	<u>3,354,413</u>	<u>2,485,081</u>	<u>1,839,090</u>
Activo neto	\$ <u>5,418,101</u>	\$ <u>4,611,270</u>	\$ <u>3,728,689</u>

d. Los principales conceptos que originan en CONIPSA, el pasivo por IETU diferido al 31 de diciembre de 2012 y 2011, son:

	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2011
<b>Activos:</b>		
Crédito de inversión pendiente de deducir	\$ 27,355	\$ 5,736
Provisión gastos operativos	17,069	5,660
Otros	<u>1,073</u>	<u>-</u>
	<u>45,497</u>	<u>11,396</u>
<b>Pasivos:</b>		
Cientes	(8,979)	(5,735)
Deudores diversos	(172)	(444)
Pagos anticipados	(2,170)	-
Activo financiero	(116,107)	(112,514)
Activo intangible por concesión	(14,685)	-
Mobiliario y equipo	<u>(49)</u>	<u>-</u>
Pasivo neto	<u>(142,162)</u>	<u>(118,693)</u>
Pasivo neto	\$ <u>(96,665)</u>	\$ <u>(107,297)</u>

Para la determinación del ISR diferido al 31 de diciembre de 2013 y 2012, la Entidad aplicó a las diferencias temporales las tasas aplicables de acuerdo a su fecha estimada de reversión.

- e. De acuerdo a la regla I.3.3.2.4 de la resolución miscelánea del día 30 de diciembre 2013, los contribuyentes que se dediquen a la explotación de una concesión, autorización o permiso otorgado por el gobierno federal podrán amortizar sus pérdidas fiscales hasta que se agoten, o se termine la concesión, autorización o permiso, o se liquide la Entidad, lo que ocurra primero. Al 31 de diciembre de 2013 el monto de las pérdidas fiscales actualizadas asciende a \$11,181,377.

De acuerdo al artículo 11 de la Ley del IETU para los contribuyentes que tengan otorgada una concesión, el crédito excedente de deducciones del ejercicio podrá amortizarse hasta que se agote, o se termine la concesión. Al 31 de diciembre de 2013 dicho crédito asciende a \$7,657,052 y no se incluyó en la determinación del impuesto diferido, porque la Entidad estimó que causaría esencialmente ISR.

## 15. Costos y gastos por naturaleza

El total de costos y gastos clasificados por naturaleza es como sigue:

Amortización del activo intangible por concesión	\$ 1,080,993	\$ 1,065,948	\$ 828,126
Gastos de mantenimiento mayor	275,972	407,924	256,374
Gastos de mantenimiento menor	57,731	45,384	56,217
Costos de operación	149,471	216,035	128,549
Otros	<u>109,311</u>	<u>91,839</u>	<u>178,322</u>
Operación y mantenimiento de activo por concesión	<u>592,485</u>	<u>761,182</u>	<u>619,462</u>
Seguros y fianzas	86,105	81,788	84,496
Contraprestación a gobierno federal	20,044	18,931	16,944
Honorarios	28,012	28,496	18,562
Otros	<u>10,307</u>	<u>13,121</u>	<u>20,041</u>
Costos de peaje por concesión	<u>144,468</u>	<u>142,336</u>	<u>140,043</u>
Costos de construcción de obras de ampliación y rehabilitación	<u>347,079</u>	<u>196,633</u>	<u>37,070</u>
Costo por uso de derecho de vía y otros relacionados	<u>9,930</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
Sueldos y salarios	95,494	81,590	60,153
Consultoría	28,592	45,191	13,846
Otros	<u>27,896</u>	<u>18,153</u>	<u>13,068</u>
Gastos generales y de administración	<u>151,982</u>	<u>144,934</u>	<u>87,067</u>
	<u>\$ 2,326,937</u>	<u>\$ 2,311,033</u>	<u>\$ 1,711,768</u>

## 16. Administración de riesgo

### a. *Políticas contables significativas*

Los detalles de las políticas contables significativas y métodos adoptados (incluyendo los criterios de reconocimiento, bases de valuación y las bases de reconocimiento de ingresos y egresos) para cada clase de activo financiero, pasivo financiero e instrumentos de capital se revelan en la Nota 3.



b. **Categorías de instrumentos financieros y políticas de administración de riesgos**

Las principales categorías de los instrumentos financieros son:

	31 de diciembre de 2013	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2011
<b>Activos financieros</b>			
Efectivo y equivalentes de efectivo	\$ 5,215,836	\$ 3,091,926	\$ 1,825,129
Efectivo restringido a largo plazo	87,297	83,999	81,771
Cuentas por cobrar:			
Clientes	355,249	557,203	974,373
Otras cuentas por cobrar y pagos anticipados	43,379	71,649	132,928
Activo financiero	1,432,926	1,608,447	1,307,618
<b>Pasivos financieros</b>			
Instrumentos financieros derivados	\$ 1,394,686	\$ 3,086,781	\$ 2,683,598
Cuentas por pagar a partes relacionadas	-	443,596	716,549
Deuda a corto plazo	163,760	104,446	86,124
Deuda a largo plazo	33,743,385	31,342,991	29,296,986
Proveedores	287,545	44,075	15,236
Otras cuentas por pagar	29,273	19,060	16,967

Los activos y pasivos de la Entidad están expuestos a diversos riesgos económicos que incluyen (i) riesgos financieros de mercado (tasa de interés, divisas y precios), (ii) riesgo de crédito (o crediticio), y (iii) riesgo de liquidez.

La Entidad busca minimizar los efectos negativos potenciales de los riesgos antes mencionados en su desempeño financiero a través de diferentes estrategias. Se utilizan instrumentos financieros derivados para cubrir ciertas exposiciones a los riesgos financieros de operaciones reconocidas en el estado consolidado de situación financiera (activos y pasivos reconocidos). El resto de las exposiciones que no se cubren a través de derivados es porque a la fecha se considera que los riesgos no son significativos para su operación.

La Entidad únicamente contrata instrumentos financieros derivados de cobertura para reducir la exposición financiera de sus pasivos. Los instrumentos financieros derivados que se contratan pueden ser designados para fines contables de cobertura o de negociación, sin que esto desvíe su objetivo de mitigar los riesgos a los que está expuesta la Entidad en sus proyectos.

La política de control interno de la Entidad establece que la contratación de crédito y de los riesgos involucrados en los proyectos requiere el análisis colegiado por los representantes de las áreas de finanzas, jurídico, administración y operación, en forma previa a su autorización. Dentro de dicho análisis se evalúa también el uso de derivados para cubrir riesgos del financiamiento. Por política de control interno, la contratación de derivados es responsabilidad de las áreas de finanzas y administración de la Entidad una vez concluido el análisis mencionado.

En la evaluación del uso de derivados para cubrir los riesgos del financiamiento se realizan análisis de sensibilidad a los diferentes niveles posibles de las variables pertinentes. Lo anterior para definir la eficiencia económica de cada una de las diferentes alternativas que existen para cubrir el riesgo medido. Se contrasta lo anterior con las obligaciones y/o condiciones de cada alternativa para así definir la alternativa óptima. Adicionalmente, se realizan pruebas de efectividad, con el apoyo de un experto valuador, para determinar el tratamiento que llevará el instrumento financiero derivado una vez contratado.

En coberturas de tasa de interés, los instrumentos se contratan con la finalidad de fijar los costos financieros máximos en apoyo a la viabilidad de los proyectos o bien, para ligarlos a los incrementos permitidos de tarifas.

La contratación de instrumentos financieros derivados está vinculada con el financiamiento que tiene la Entidad, por lo que es común que sea la misma institución (o sus filiales) que otorgó el financiamiento la que actúa como contraparte.

c. ***Riesgo de mercado***

Las actividades de la Entidad la exponen principalmente a riesgos financieros de cambios en precios y tasas de interés.

La Entidad está expuesta a riesgos de precios, principalmente por los costos de mantenimiento de las autopistas que están vinculados a los precios internacionales del petróleo. Por otro lado, los ingresos por peaje que cobra la Entidad están regulados de acuerdo al incremento de la inflación.

La exposición a tasas de interés surge principalmente por la parte de la deuda a largo plazo que está contratada a tasas variables (TIIE). La Entidad suscribe una variedad de instrumentos financieros derivados para manejar su exposición al riesgo de tasas de interés, incluyendo (Ver Nota 11):

Los swaps y CAPS contratados por la Entidad cambian los perfiles de tasas de interés variable por tasas de interés fijas incluyendo tasas ligadas a la inflación (UDIS). La Entidad realiza análisis de estrés para determinar el monto más adecuado a contratar en pagos fijos y en UDI, considerando que las concesiones generalmente permiten a la Entidad incrementar las tarifas de peaje con base en la inflación y considerando la elasticidad de la demanda. Un incremento/(decremento) de 1 punto base en la tasa TIIE impactaría en un incremento/(decremento) de \$1,546 y \$(2,623) en el capital contable respectivamente. El impacto en la pérdida neta del ejercicio sería poco significativo debido a que los instrumentos que exponen a la Entidad a estos riesgos se encuentran bajo coberturas de flujos de efectivo altamente efectivas.

Respecto al riesgo cambiario, la Entidad considera que su exposición es poco significativa debido a las pocas operaciones y saldos que se denominan en moneda extranjera. La Entidad contrata sus financiamientos en la misma moneda de la fuente de pago. En caso de que la exposición a este riesgo se volviera significativa en algún periodo particular, será manejada dentro de los parámetros de las políticas aprobadas.

El valor en libros de los instrumentos financieros derivados y la deuda asciende a \$35,301,831 al 31 de diciembre de 2013.

d. ***Administración del riesgo de tasas de interés***

Como se mencionó en el inciso anterior, la Entidad se encuentra expuesta a riesgos en tasas de interés debido a que obtiene préstamos a tasas de interés variables. El riesgo es manejado por la Entidad manteniendo una combinación apropiada entre los préstamos a tasa variable y el uso de contratos swap de tasa de interés. Las actividades de cobertura se evalúan regularmente para que se alineen con las tasas de interés los parámetros establecidos de riesgo; asegurando que se apliquen las estrategias de cobertura más rentables.

Para mitigar el riesgo de fluctuaciones en la tasa de interés, la Entidad utiliza instrumentos financieros derivados de intercambio (swaps), así como opciones CAP, para fijar tasas variables y ligarlo a la generación de flujos de efectivo derivados de las fuentes de ingreso. La Entidad realiza análisis de estrés para determinar la mezcla más adecuada de pagos fijos y pagos ligados a la inflación. Las operaciones que cumplen los requisitos de acceso a la contabilidad de cobertura se han designado bajo el esquema de flujo de efectivo.

e. **Administración del riesgo de crédito**

El riesgo de crédito se refiere al riesgo de que las contrapartes incumplan sus obligaciones contractuales resultando en una pérdida para la Entidad. En el caso de la Entidad, el principal riesgo de crédito surge del efectivo y equivalentes y de manera poco significativa de los clientes. En el caso de las cuentas por cobrar y activos financieros de COVIQSA y CONIPSA, dado que el principal cliente es la SCT, se considera que el riesgo de crédito, a pesar de existir una concentración, es poco significativo. Respecto al efectivo y equivalentes, la Entidad tiene como política únicamente llevar a cabo transacciones con instituciones de reconocida reputación y alta calidad crediticia. Los principales fondos se encuentran en fideicomisos. La exposición máxima al riesgo de crédito asciende aproximadamente a \$7,091,308 al 31 de diciembre de 2013. Las Notas 5, 6 y 7 describen los principales activos financieros sujetos a riesgo de crédito.

f. **Administración del riesgo de liquidez**

La Entidad administra el riesgo de liquidez manteniendo reservas adecuadas y créditos bancarios, mediante la vigilancia continua de flujos de efectivo proyectados y reales. Los vencimientos de la deuda a largo plazo se presentan en la Nota 12. La Entidad mantiene reservas en fideicomisos con base en sus obligaciones contractuales cuyos fondos están destinados al pago de deuda, mantenimiento y obras de ampliación de autopistas, entre otros. Adicionalmente, la Entidad ha contratado líneas de crédito de liquidez y de gastos de capital como se describe en la Nota 12.

El riesgo de liquidez asociado al efectivo y equivalentes de efectivo y efectivo restringido a largo plazo de la Entidad asciende a \$5,303,133

La siguiente tabla muestra los vencimientos contractuales de los pasivos financieros de la Entidad con base en los periodos de pago son:

Al 31 de diciembre de 2013	Menos de 1 año	Más de 1 año y menos de 5	Más de 5 años	Total
Deuda a largo plazo (1)	\$ 2,678,959	\$ 23,913,611	\$ 35,528,366	\$ 62,120,936
Proveedores	287,545	-	-	287,545
Otras cuentas por pagar	29,273	-	-	29,273
Instrumentos financieros derivados	<u>490,091</u>	<u>961,911</u>	<u>(65,976)</u>	<u>1,386,026</u>
Total	<u>\$ 3,485,868</u>	<u>\$ 24,875,522</u>	<u>\$ 35,462,390</u>	<u>\$ 63,823,780</u>

(1) El importe de deuda no incluye comisiones y gastos por financiamiento.

g. **Valor razonable de los instrumentos financieros**

El valor razonable de los Swaps de Tasa de Interés y Deuda que ha contratado la Entidad se determina con base al valor presente de los flujos de efectivo. Este método consiste en estimar los flujos de efectivo futuros, para el caso de los derivados se establece de acuerdo a la tasa fija del derivado y la curva de mercado a esa fecha para determinar los flujos variables, utilizando la tasa de descuento apropiada para estimar el valor presente. Adicionalmente, la Entidad utiliza fuentes de información reconocidas para obtener los factores de riesgo, tales como curvas de tasa de interés.

Todos los derivados de la Entidad se clasifican en el Nivel 2 de la jerarquía del valor razonable establecida por la IFRS 7, "Instrumentos financieros – Revelación". Las mediciones de valor razonable de Nivel 2, son aquellas derivadas de información diferente a los precios cotizados incluidos dentro del Nivel 1 (mediciones de valor razonable derivadas de precios cotizados (no ajustados) en mercados activos para activos o pasivos idénticos) que se pueden observar para el activo o pasivo, ya sea de manera directa (p. ej., como precios) o indirecta (p. ej., derivado de precios).

Excepto por lo que se detalla en la siguiente tabla, la Administración considera que los valores en libros de los activos y pasivos financieros reconocidos al costo amortizado en los estados financieros consolidados, se aproxima a su valor razonable:

	31 de diciembre de 2013		31 de diciembre de 2012	
	Valor en libros	Valor razonable	Valor en libros	Valor razonable
<b>Activos financieros</b>				
<b>mantenidos al costo amortizado:</b>				
Efectivo y equivalentes de efectivo	\$ 5,215,836	\$ 5,215,836	\$ 3,091,926	\$ 3,091,926
Clientes	355,249	355,249	557,203	557,203
Otras cuentas por cobrar y pagos anticipados	43,379	43,379	71,649	71,649
Activo financiero	1,432,926	1,692,968	1,608,447	1,671,083
Efectivo restringido a largo plazo	87,297	87,297	83,999	83,999
<b>Pasivos financieros:</b>				
Proveedores	\$ 287,545	\$ 287,545	\$ 44,075	\$ 44,075
Partes relacionadas	-	-	443,596	443,596
Deuda a corto plazo	163,760	163,760	104,446	104,446
Otras cuentas por pagar	29,273	29,273	19,060	19,060
Deuda a largo plazo	33,743,385	34,388,433	31,342,991	32,369,549
<b>31 de diciembre de 2011</b>				
			Valor en libros	Valor razonable
<b>Activos financieros</b>				
<b>mantenidos al costo amortizado:</b>				
Efectivo y equivalentes de efectivo		\$ 1,825,129	\$ 1,825,129	
Clientes		974,373	974,373	
Otras cuentas por cobrar y pagos anticipados		132,928	132,928	
Activo financiero		1,307,618	1,726,556	
Efectivo restringido a largo plazo		81,771	81,771	
<b>Pasivos financieros:</b>				
Proveedores		15,236	15,236	
Partes relacionadas		716,549	716,549	
Deuda a corto plazo		86,124	86,124	
Otras cuentas por pagar		16,967	16,967	
Deuda a largo plazo		29,296,986	28,876,498	

La Entidad contrata expertos para valuar y reconocer los instrumentos financieros a valor razonable.

## 17. Capital contable

- a. El capital social a valor nominal al 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011, se integra como sigue:

	Número de acciones	Importe (Miles)
Capital fijo		
Serie A	55,393	\$ 50
Capital variable		
Serie A	20,105,331,110	19,296,863
Serie B	<u>8,609,634,800</u>	<u>6,641,855</u>
Total	<u>28,715,021,303</u>	<u>\$ 25,938,768</u>

- b. En la Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 17 de diciembre de 2012, se acordó cancelar 392,258,400 acciones Serie "A" equivalentes a \$350 millones en virtud de que no se cumplieron las condiciones para que la Entidad efectuara un pago adicional derivado de la adquisición de CONIPSA y COVIQSA efectuada en 2011.
- c. En la Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 19 de septiembre de 2011, derivado del proceso de suscripción de capital aprobado en relación con la adquisición de CONIPSA y COVIQSA efectuada en 2011, algunos de los accionistas de la Entidad suscribieron una porción del aumento de capital decretado, teniendo como consecuencia un incremento en el capital social de \$1,799,999,902 pesos. Derivado de lo anterior, el capital social autorizado de la Entidad es de \$27,294,340, del cual a la fecha se encuentra totalmente suscrita y pagada la cantidad de \$25,938,768.
- d. La distribución del capital contable, excepto por los importes actualizados del capital social aportado y de las utilidades retenidas fiscales, causará el ISR a cargo de la Entidad a la tasa vigente al momento de la distribución. El impuesto que se pague por dicha distribución, se podrá acreditar contra el ISR del ejercicio en el que se pague el impuesto sobre dividendos y en los dos ejercicios inmediatos siguientes, contra el impuesto del ejercicio y los pagos provisionales de los mismos.
- e. Administración del riesgo de capital - La Entidad administra su capital para asegurar que continuará como negocio en marcha, mientras maximiza el rendimiento a sus accionistas a través de la optimización de su estructura de capital. La administración de la Entidad revisa la estructura de capital cuando presenta sus proyecciones financieras como parte del plan de negocio al Consejo de Administración y accionistas de la Entidad. Como parte de esta revisión el Consejo de administración considera el costo de capital y sus riesgos asociados.
- f. El saldo de la cuenta de capital de aportación al 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011 es de \$34,159,963, \$32,852,523 y \$30,204,977, respectivamente.

## 18. Utilidad por acción

- a. La pérdida neta consolidada y el promedio ponderado de acciones comunes utilizado en el cálculo de pérdida básica por acción consolidada es como sigue:

	31 de diciembre de 2013	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2011
Pérdida neta consolidada del período	<u>\$ (445,444)</u>	<u>\$ (703,108)</u>	<u>\$ (515,874)</u>
Promedio ponderado de acciones comunes utilizado en el cálculo de pérdida básica por acción	<u>28,715,021,303</u>	<u>28,715,021,303</u>	<u>27,202,323,217</u>

- b. La pérdida neta consolidada y el promedio ponderado de acciones comunes utilizada en el cálculo de pérdida diluida acción consolidada es como sigue:

	31 de diciembre de 2013	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2011
Pérdida neta consolidada del período	\$ <u>(445,444)</u>	\$ <u>(703,108)</u>	\$ <u>(515,874)</u>
Promedio ponderado de acciones comunes utilizado en el cálculo de pérdida básica por acción	28,715,021,303	28,715,021,303	27,202,323,217
Acciones que se consideran emitidas respecto a instrumentos de deuda con características de capital	<u>-</u>	<u>378,287,553</u>	<u>98,870,610</u>
Promedio ponderado de acciones diluidas utilizado en el cálculo de pérdida diluida por acción	<u>28,715,021,303</u>	<u>29,093,308,856</u>	<u>27,301,193,827</u>

#### 19. Saldos y transacciones con partes relacionadas

- a. Las cuentas por pagar con partes relacionadas se integran como sigue:

	31 de diciembre de 2013	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2011
Ingenieros Civiles Asociados, S.A. de C.V.	\$ -	\$ 8,997	\$ 461,014
ICA Infraestructura, S.A. de C.V.	-	391,699	5,535
Controladora de Operación de Infraestructura, S.A. de C.V.	<u>-</u>	<u>42,900</u>	<u>250,000</u>
	<u>\$ -</u>	<u>\$ 443,596</u>	<u>\$ 716,549</u>
Cuentas por pagar por obra ejecutada no estimada con Ingenieros Civiles Asociados, S.A. de C.V.	<u>\$ -</u>	<u>\$ 2,515</u>	<u>\$ 23,441</u>

- b. Las transacciones con partes relacionadas efectuadas en el curso normal de sus operaciones que no se muestran por separado en estos estados financieros consolidados fueron como sigue:

	2013	31 de diciembre de 2012	2011
Gastos por operación y mantenimiento	\$ 247,817	\$ 366,763	\$ 233,938
Costos de construcción	26,430	128,512	85,442
Bonos administrativos a Ejecutivos	45,843	35,985	26,277

c. **Compensación del personal clave de la gerencia**

La compensación a los directores y otros miembros clave de la gerencia durante el período fue la siguiente:

	31 de diciembre de 2013	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2011
Beneficios a corto plazo	\$ 40,986	\$ 35,728	\$ 13,649
Beneficios a largo plazo	<u>22,230</u>	<u>20,838</u>	<u>20,640</u>
	<u>\$ 63,216</u>	<u>\$ 56,566</u>	<u>\$ 34,289</u>

La compensación de los miembros clave de la gerencia es aprobada por el comité de prácticas societarias, con base en la actuación de la Entidad y las tendencias del mercado.

20. **Información por segmentos**

Las actividades de la Entidad están principalmente relacionadas a la prestación de servicios de construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de autopistas concesionadas considerando sus ubicaciones, ambientes reguladores, condiciones de los Títulos de concesión, entre otros. Por lo tanto los segmentos de reporte conforme IFRS 8 son los siguientes:

- RCO, autopistas en operación al amparo del Título de Concesión de FARAC I, fueron adjudicadas a partir del 4 de octubre del 2007, dicho título de concesión, otorga el derecho y la obligación de construir, operar, explotar, conservar y mantener las autopistas (i) Zapotlanejo-Guadalajara, (ii) Maravatio-Zapotlanejo, (iii) Zapotlanejo-Lagos y, (iv) León-Aguascalientes integrantes del paquete por un plazo de 30 años contados a partir de la fecha de adjudicación del mismo. Así también, dentro del Título de Concesión de FARAC I, se integra la obligación de construir y mantener las Obras de Ampliación.
- CONIPSA, es la concesionaria encargada de operar, conservar y mantener, por un periodo de 20 (veinte) años contados a partir de 2005, el tramo carretero libre de peaje de jurisdicción federal que tiene origen en el entronque de la autopista Querétaro-Irapuato y la autopista Irapuato-La Piedad, y termina en el Km 76+520, al entroncar con el libramiento La Piedad de Cabadas, 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 este de la Ciudad de México.
- COVIQSA, es la concesionaria encargada de operar, conservar y mantener, por un periodo de 20 (veinte) años contados a partir de 2006, el tramo carretero libre de peaje de jurisdicción federal de 93 Kms de longitud ubicado en los Estados de Querétaro y Guanajuato. Este tramo carretero forma parte importante del corredor del Bajío, que de este a oeste une a las ciudades de Querétaro e Irapuato, dan paso vehicular a gran número de transportistas que realizan actividades comerciales en las ciudades de Querétaro, Irapuato y La Piedad, además de regiones como el norte de León, el sur de Morelia, el occidente de Guadalajara y el oriente de la Ciudad de México.

Estos segmentos operativos se presentan por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011:

	31 de diciembre de 2013		
	RCO	COVIQSA	CONIPSA
Ingresos totales	\$ 4,421,035	\$ 795,877	\$ 227,404
Utilidad de operación	2,495,325	643,711	121,644
Utilidad (pérdida) neta	(969,351)	414,530	128,391

	31 de diciembre de 2012		
	RCO	COVIQSA	CONIPSA
Ingresos totales	\$ 4,006,205	\$ 689,252	\$ 223,258
Utilidad de operación	2,243,684	120,868	110,158
Utilidad (pérdida) neta	(972,581)	(10,183)	39,337

	31 de diciembre de 2011		
	RCO	COVIQSA	CONIPSA
Ingresos totales	\$ 3,435,638	\$ 282,692	\$ 53,088
Utilidad de operación	1,775,270	270,038	19,766
Utilidad (pérdida) neta	(1,082,859)	150,816	(1,009)

## 21. Transacciones no monetarias

Durante los años que terminaron el 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011, la Entidad realizó las siguientes actividades de inversión no monetarias, las cuales no se reflejan en el estado consolidado de flujos de efectivo:

- a. La Entidad registra ingresos por construcción intercambiados por activo intangible al 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011 por un importe de \$347,079, \$196,633 y \$37,070, respectivamente. Los costos por construcción se consideran una actividad de operación.
- b. La adquisición de COVIQSA y de CONIPSA, fue liquidada en 2011 con las siguientes transacciones no monetarias: \$1,550 millones de pesos en acciones y \$350 millones de pesos en acciones sujetas a que se cumplieran ciertas condiciones (Pago Adicional). En 2012, como se menciona en la Nota 17.b, se cancelaron 392,358,400 acciones relacionadas con el Pago Adicional en virtud de que no se cumplieron las condiciones para que la Entidad efectuara dicho pago.

## 22. Contingencia

La Entidad al igual que sus activos no está sujeta a acción alguna de tipo legal que no sean las de rutina y propias de su actividad.



## 23. Compromisos

- a. RCO celebró un contrato de arrendamiento operativo por las oficinas en donde se encuentra ubicada; el contrato de arrendamiento es por un plazo forzoso de tres años y vence en febrero de 2016 y establece pagos mensuales de renta actualizables con el INPC. El gasto de arrendamiento por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011 ascendió a \$1,542, \$1,327 y \$1,392 respectivamente.
- b. Durante 2013 COVIQSA y CONIPSA celebraron contratos de arrendamiento operativo por las oficinas en donde se encuentran ubicadas localizadas en Avenida de los Insurgentes No. 2010, Colonia Playa Azul en Irapuato, Guanajuato C.P. 36555; estos contratos de arrendamiento son por un plazo forzoso de cinco años y vencen en noviembre de 2017 y establecen pagos mensuales de renta actualizables con el INPC por un importe de \$17y \$14, respectivamente. El gasto de arrendamiento por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2013 ascendió a \$421.

## 24. Nuevos pronunciamientos contables

La Entidad no ha aplicado las siguientes normas de IFRS nuevas y revisadas que ya están emitidas pero que su vigencia inicia con posterioridad al 31 de diciembre de 2013, aunque permiten su aplicación anticipada:

IFRS 9, *Instrumentos Financieros*

Modificaciones a la IFRS 9 e IFRS7, *Fecha Efectiva de IFRS 9 y Revelaciones de Transición*

Modificaciones a la IFRS 10, IFRS 12 e IAS27, *Entidades de inversión*

Modificaciones a la IAS 32, *Revelaciones – Compensación de Activos y Pasivos Financieros*

IFRS 9, *Instrumentos Financieros* - La IFRS 9 emitida en noviembre de 2009 introduce nuevos requerimientos para la clasificación y medición de activos financieros. La IFRS 9 modificada en octubre de 2011 incluye los requerimientos para la clasificación y medición de pasivos financieros y para su eliminación.

Los principales requerimientos de la IFRS 9 se describen a continuación:

La IFRS 9 requiere que todos los activos financieros reconocidos que estén dentro del alcance de IAS 39, *Instrumentos Financieros: Reconocimiento y Medición* sean medidos posteriormente a costo amortizado o a valor razonable. Específicamente, las inversiones de deuda en un modelo de negocios cuyo objetivo es cobrar los flujos de efectivo contractuales y que tengan flujos de efectivo contractuales que sean exclusivamente pagos de capital e intereses sobre el capital en circulación generalmente se miden a costo amortizado al final de los periodos contables posteriores. Todas las demás inversiones de deuda y de capital se miden a sus valores razonables al final de los periodos contables posteriores. Adicionalmente, bajo IFRS 9, las entidades pueden hacer la elección irrevocable de presentar los cambios posteriores en el valor razonable de una inversión de capital (que no es mantenida con fines de negociación) en otras partidas de la utilidad integral, con ingresos por dividendos generalmente reconocidos en el resultado del año.

El efecto más significativo de la IFRS 9 con respecto a la clasificación y medición de activos financieros se relaciona con el tratamiento contable de cambios en el valor razonable de un pasivo financiero (designado como a valor razonable a través de utilidad o pérdida) atribuible a cambios en el riesgo crediticio de dicho pasivo. Específicamente, bajo la IFRS 9, para los pasivos financieros designados como a valor razonable a través de utilidad o pérdida, el monto de los cambios en el valor razonable del pasivo financiero que es atribuible a cambios en el riesgo crediticio de dicho pasivo se presenta bajo otros resultados integrales, salvo que el reconocimiento de los efectos de los cambios en el riesgo crediticio del pasivo dentro de otros resultados integrales creara o incrementara una discrepancia contable en el estado de resultados. Los cambios en el valor razonable atribuibles al riesgo crediticio del pasivo financiero no se clasifican posteriormente al estado de resultados. Anteriormente, conforme a IAS 39, el monto completo del cambio en el valor razonable del pasivo financiero designado como a valor razonable a través de utilidad o pérdida se presentó en el estado de resultados.

*Modificaciones a la IFRS 10 e IFRS 12 e IAS 27, Entidades de inversión* - Las modificaciones a la IFRS 10 definen una entidad de inversión y requieren que la Entidad cumpla con la definición de una entidad de inversión para efectos de no consolidar sus subsidiarias sino valuarlas a valor razonable con cambios en resultados, tanto en los estados financieros consolidados como en los separados.

Para calificar como una entidad de inversión, se requiere que la Entidad:

- obtenga fondos de uno o más inversionistas con el fin de proporcionarles servicios de administración de inversiones
- compromiso hacia su inversionista o inversionistas de que el propósito del negocio es invertir los fondos exclusivamente para generar retornos mediante la apreciación de capital, ingresos por inversiones, o ambos,
- medir y evaluar el desempeño sustancialmente de todas sus inversiones con base en el valor razonable

*Modificaciones a la IAS 32, Revelaciones – Compensación de Activos y Pasivos Financieros* - Las modificaciones a IAS 32 clarifican la aplicación de los requerimientos existentes sobre la compensación de activos financieros y pasivos financieros. En específico, las modificaciones clarifican el significado de “tenga, en el momento actual, el derecho, exigible legalmente, de compensar los importes reconocidos” y “tenga la intención de liquidar por el importe neto, o de realizar el activo y liquidar el pasivo simultáneamente”.

La administración de la Entidad estima que la aplicación de estas normas nuevas y revisadas, no tendrá un efecto importante los estados financieros consolidados.

## **25. Autorización de la emisión de los estados financieros**

El 21 de febrero de 2014, fue autorizada la emisión de estos estados financieros consolidados por el Lic. Demetrio Sodi Cortés, Director General y por el Ing. Jorge Parra Palacios, Director de Finanzas y Administración de Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V. y están sujetos a la aprobación de la Asamblea Ordinaria de Accionistas de la Entidad, quien puede decidir su modificación de acuerdo a lo dispuesto en la Ley General de Sociedades Mercantiles.

\* \* \* \* \*

México D. F. a 12 de marzo de 2014.

## **Red de Carreteras de Occidente, S. A. B. de C. V.**

### **Informe de Actividades del Comité de Auditoría al Consejo de Administración de la Sociedad por el Ejercicio Social concluido el 31 de diciembre de 2013**

Estimados Presidente y miembros del Consejo de Administración:

Este informe se emite con base en la fracción II del artículo 43 de la Ley del Mercado de Valores (la "Ley") y la fracción IV inciso (a) del artículo 28 de la misma Ley y tiene por objeto informar al Consejo de Administración (el **Consejo**) sobre las principales actividades que el Comité de Auditoría (el **Comité**) de Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V., (la **Sociedad** o **RCO**, indistintamente) llevó a cabo durante el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2013.

Para el cumplimiento de sus funciones, durante el ejercicio 2013, los miembros del Comité llevamos a cabo 5 sesiones ordinarias, a las cuales, sus miembros fueron debidamente convocados. Todas las sesiones fueron instaladas en virtud de que hubo el quórum requerido para ello.

A cuatro de esas reuniones asistieron, además de los miembros del Comité, los directivos relevantes de la Sociedad. Una de las reuniones se realizó con el Auditor Externo de la Sociedad y sin la presencia de funcionarios de RCO.

#### **ACTIVIDADES RELACIONADAS CON EL EJERCICIO 2012**

##### ***Revisión informe anual***

Los miembros del Comité revisamos y autorizamos la emisión del Informe Anual de la Sociedad correspondiente al ejercicio 2012, el cual se entregó en tiempo y forma a la Comisión Nacional Bancaria y de Valores.

##### ***Reunión del Comité con el auditor externo de la Sociedad***

En la reunión del Comité con el Auditor Externo de la Sociedad, sin la presencia de funcionarios de la Sociedad, el auditor:

- Presentó al Comité su informe de actividades del año 2012, confirmando su carácter de independencia respecto de RCO.
- Manifestó que en su revisión, no detectó indicios de actos ilegales o fraudes por parte de los directivos y demás empleados de RCO.
- Consideró que a esa fecha, el Comité fue enterado de todos los asuntos importantes relacionados con la Sociedad.
- Nos informó que no hay asuntos pendientes respecto a la auditoría externa del ejercicio 2012.

Los miembros del Comité evaluamos los servicios de auditoría externa proporcionados a RCO relativos al ejercicio 2012 y al respecto manifestamos nuestra opinión favorable, por lo que, en su momento,



recomendamos al Consejo la continuidad de la firma Deloitte y del Auditor Externo para la prestación de los servicios relativos al ejercicio 2013.

### **ACTIVIDADES RELACIONADAS CON EL EJERCICIO 2013**

#### **Reglamento del Comité**

El Comité concluyó la elaboración de su reglamento interno el cual fue aprobado en su momento por el Consejo.

#### **Auditoría interna**

El Auditor Interno de la Sociedad informó al Comité que se terminó el estudio de los 12 ciclos de negocios que se identificaron en la Sociedad, lo que permitió entender el proceso de las transacciones que ésta lleva a cabo, elaborar diagramas de sus procesos y documentar esta información.

Actualmente, ya se inició la fase que contempla la elaboración de una matriz de riesgos para cada ciclo de negocios; con base en ello, se fortalecerán las medidas de control interno que así lo requieran para lograr mitigar los riesgos identificados. Se prevé terminar esta fase en el segundo trimestre del 2014.

#### **Sistema de denuncias**

Durante el ejercicio 2013, la Sociedad recibió 4 denuncias a través del sistema de denuncias que tiene instituido, las cuales fueron analizadas por el Comité junto con el Abogado General y el Auditor Interno, de la Sociedad.

Al respecto, se concluyó que tales demandas no son relevantes para la Sociedad; no obstante, la administración llevó a cabo medidas correctivas.

#### **Auditoría externa**

De acuerdo con lo programado, el Comité recibió por parte del Auditor Externo un reporte de los resultados de la auditoría externa al 31 de diciembre de 2013, con un dictamen de estados financieros limpio, sin salvedades.

Por su parte, el Comité pudo constatar que no hubo ajustes relevantes en los estados financieros dictaminados en relación con la información presentada por la Sociedad en sus reportes trimestrales; por ello, el Comité destaca el buen trabajo realizado por la administración de RCO.

#### **Sistema de control interno**

Respecto al control interno de la Sociedad, tanto el auditor externo como el interno, emitieron una serie de observaciones que, en términos generales, señalan que la Sociedad debe mejorar sus procedimientos de uso y resguardo de información para evitar alteraciones a la misma y, especialmente, para evitar problemas de puesta en marcha de sistemas críticos ante la ocurrencia de una situación contingente.

Al respecto, el Director General de la Sociedad ya está atendiendo este tema, al cual el Comité dará debido seguimiento.

#### **Estrategia de refinanciamiento**

El Comité fue informado oportunamente por parte de la administración de la Sociedad de todas las actividades que realizó como parte de su estrategia de refinanciamiento.

### ***Estatus de los contratos de operación y mantenimiento con ICA***

Derivado de que ICA dejó de ser accionista de RCO, el Comité solicitó a la administración de la Sociedad, conocer el estatus de los contratos de operación y mantenimiento que tiene con ICA, para identificar los posibles riesgos de incumplimientos o de disminución de la calidad en el servicio. Al respecto, no se detectaron riesgos de importancia material para la Sociedad.

### ***Revisión de políticas anticorrupción de la Sociedad***

El Comité fue informado de la necesidad de revisar las políticas anticorrupción de la Sociedad por requerimiento de Goldman Sachs para converger con la Foreign Corrupt Practices Act, cuestión a la que el Comité ha dado debido seguimiento para verificar que se atienda el requerimiento de los accionistas y para revisar las posibles modificaciones a las políticas anticorrupción establecidas en la Sociedad.

### ***Políticas contables***

En el ejercicio 2013, la Sociedad adoptó las nuevas Normas Internacionales de Información Financiera que entraron en vigor en el año 2013 y que le son aplicables; dicha adopción no tuvo impactos significativos en la estructura financiera ni en los resultados de la Sociedad.

### ***Revisión de información financiera***

#### ***Reportes a la BMV***

Los miembros del Comité revisamos y autorizamos la emisión de los cuatro Reportes Financieros Trimestrales del año 2013 de la Sociedad enviados a la Bolsa Mexicana de Valores, mismos que fueron entregados oportunamente.

#### ***Estados financieros ejercicio 2013***

El Comité revisó los Estados Financieros Consolidados Auditados de RCO y subsidiarias correspondientes al ejercicio 2013.

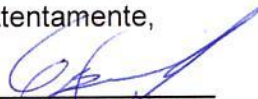
Con fundamento en el dictamen de auditoría externa, el Comité recomienda al Consejo la aprobación de dichos estados financieros al considerar que:

- fueron determinados con la correcta aplicación de las Normas Internacionales de Información Financiera vigentes y apego a las políticas contables establecidas en RCO por el Consejo; y
- presentan en forma razonable, la situación financiera y los resultados de la operación de RCO y sus subsidiarias al cierre del ejercicio 2013.

Finalmente, quiero señalar que todos los acuerdos tomados por los miembros del Comité quedaron asentados en las actas de cada una las reuniones llevadas a cabo y fueron informados en su momento a este Consejo.

Sin más por el momento, quedo a sus órdenes para cualquier duda o comentario. [egarcia@cinif.org.mx](mailto:egarcia@cinif.org.mx)

Atentamente,



Elsa Beatriz García Bojorges,  
Presidente del Comité de Auditoría de RCO

Copia para: Adolfo Castro, *Miembro del Comité*;  
Alberto Mulás, *Miembro del Comité*.



México D. F. a 12 de marzo de 2014.

## **Red de Carreteras de Occidente, S. A. B. de C. V.**

### **Informe de Actividades del Comité de Auditoría al Consejo de Administración de la Sociedad por el Ejercicio Social concluido el 31 de diciembre de 2013**

Estimados Presidente y miembros del Consejo de Administración:

Este informe se emite con base en la fracción II del artículo 43 de la Ley del Mercado de Valores (la "Ley") y la fracción IV inciso (a) del artículo 28 de la misma Ley y tiene por objeto informar al Consejo de Administración (el **Consejo**) sobre las principales actividades que el Comité de Auditoría (el **Comité**) de Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V., (la **Sociedad** o **RCO**, indistintamente) llevó a cabo durante el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2013.

Para el cumplimiento de sus funciones, durante el ejercicio 2013, los miembros del Comité llevamos a cabo 5 sesiones ordinarias, a las cuales, sus miembros fueron debidamente convocados. Todas las sesiones fueron instaladas en virtud de que hubo el quórum requerido para ello.

A cuatro de esas reuniones asistieron, además de los miembros del Comité, los directivos relevantes de la Sociedad. Una de las reuniones se realizó con el Auditor Externo de la Sociedad y sin la presencia de funcionarios de RCO.

#### **ACTIVIDADES RELACIONADAS CON EL EJERCICIO 2012**

##### ***Revisión informe anual***

Los miembros del Comité revisamos y autorizamos la emisión del Informe Anual de la Sociedad correspondiente al ejercicio 2012, el cual se entregó en tiempo y forma a la Comisión Nacional Bancaria y de Valores.

##### ***Reunión del Comité con el auditor externo de la Sociedad***

En la reunión del Comité con el Auditor Externo de la Sociedad, sin la presencia de funcionarios de la Sociedad, el auditor:

- Presentó al Comité su informe de actividades del año 2012, confirmando su carácter de independencia respecto de RCO.
- Manifestó que en su revisión, no detectó indicios de actos ilegales o fraudes por parte de los directivos y demás empleados de RCO.
- Consideró que a esa fecha, el Comité fue enterado de todos los asuntos importantes relacionados con la Sociedad.
- Nos informó que no hay asuntos pendientes respecto a la auditoría externa del ejercicio 2012.

Los miembros del Comité evaluamos los servicios de auditoría externa proporcionados a RCO relativos al ejercicio 2012 y al respecto manifestamos nuestra opinión favorable, por lo que, en su momento,

recomendamos al Consejo la continuidad de la firma Deloitte y del Auditor Externo para la prestación de los servicios relativos al ejercicio 2013.

## **ACTIVIDADES RELACIONADAS CON EL EJERCICIO 2013**

### **Reglamento del Comité**

El Comité concluyó la elaboración de su reglamento interno el cual fue aprobado en su momento por el Consejo.

### **Auditoría interna**

El Auditor Interno de la Sociedad informó al Comité que se terminó el estudio de los 12 ciclos de negocios que se identificaron en la Sociedad, lo que permitió entender el proceso de las transacciones que ésta lleva a cabo, elaborar diagramas de sus procesos y documentar esta información.

Actualmente, ya se inició la fase que contempla la elaboración de una matriz de riesgos para cada ciclo de negocios; con base en ello, se fortalecerán las medidas de control interno que así lo requieran para lograr mitigar los riesgos identificados. Se prevé terminar esta fase en el segundo trimestre del 2014.

### **Sistema de denuncias**

Durante el ejercicio 2013, la Sociedad recibió 4 denuncias a través del sistema de denuncias que tiene instituido, las cuales fueron analizadas por el Comité junto con el Abogado General y el Auditor Interno, de la Sociedad.

Al respecto, se concluyó que tales demandas no son relevantes para la Sociedad; no obstante, la administración llevó a cabo medidas correctivas.

### **Auditoría externa**

De acuerdo con lo programado, el Comité recibió por parte del Auditor Externo un reporte de los resultados de la auditoría externa al 31 de diciembre de 2013, con un dictamen de estados financieros limpio, sin salvedades.

Por su parte, el Comité pudo constatar que no hubo ajustes relevantes en los estados financieros dictaminados en relación con la información presentada por la Sociedad en sus reportes trimestrales; por ello, el Comité destaca el buen trabajo realizado por la administración de RCO.

### **Sistema de control interno**

Respecto al control interno de la Sociedad, tanto el auditor externo como el interno, emitieron una serie de observaciones que, en términos generales, señalan que la Sociedad debe mejorar sus procedimientos de uso y resguardo de información para evitar alteraciones a la misma y, especialmente, para evitar problemas de puesta en marcha de sistemas críticos ante la ocurrencia de una situación contingente.

Al respecto, el Director General de la Sociedad ya está atendiendo este tema, al cual el Comité dará debido seguimiento.

### **Estrategia de refinanciamiento**

El Comité fue informado oportunamente por parte de la administración de la Sociedad de todas las actividades que realizó como parte de su estrategia de refinanciamiento.



### ***Estatus de los contratos de operación y mantenimiento con ICA***

Derivado de que ICA dejó de ser accionista de RCO, el Comité solicitó a la administración de la Sociedad, conocer el estatus de los contratos de operación y mantenimiento que tiene con ICA, para identificar los posibles riesgos de incumplimientos o de disminución de la calidad en el servicio. Al respecto, no se detectaron riesgos de importancia material para la Sociedad.

### ***Revisión de políticas anticorrupción de la Sociedad***

El Comité fue informado de la necesidad de revisar las políticas anticorrupción de la Sociedad por requerimiento de Goldman Sachs para converger con la Foreign Corrupt Practices Act, cuestión a la que el Comité ha dado debido seguimiento para verificar que se atienda el requerimiento de los accionistas y para revisar las posibles modificaciones a las políticas anticorrupción establecidas en la Sociedad.

### ***Políticas contables***

En el ejercicio 2013, la Sociedad adoptó las nuevas Normas Internacionales de Información Financiera que entraron en vigor en el año 2013 y que le son aplicables; dicha adopción no tuvo impactos significativos en la estructura financiera ni en los resultados de la Sociedad.

### ***Revisión de información financiera***

#### ***Reportes a la BMV***

Los miembros del Comité revisamos y autorizamos la emisión de los cuatro Reportes Financieros Trimestrales del año 2013 de la Sociedad enviados a la Bolsa Mexicana de Valores, mismos que fueron entregados oportunamente.

#### ***Estados financieros ejercicio 2013***

El Comité revisó los Estados Financieros Consolidados Auditados de RCO y subsidiarias correspondientes al ejercicio 2013.

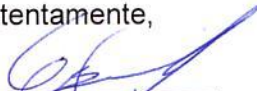
Con fundamento en el dictamen de auditoría externa, el Comité recomienda al Consejo la aprobación de dichos estados financieros al considerar que:

- fueron determinados con la correcta aplicación de las Normas Internacionales de Información Financiera vigentes y apego a las políticas contables establecidas en RCO por el Consejo; y
- presentan en forma razonable, la situación financiera y los resultados de la operación de RCO y sus subsidiarias al cierre del ejercicio 2013.

Finalmente, quiero señalar que todos los acuerdos tomados por los miembros del Comité quedaron asentados en las actas de cada una las reuniones llevadas a cabo y fueron informados en su momento a este Consejo.

Sin más por el momento, quedo a sus órdenes para cualquier duda o comentario. [egarcia@cinif.org.mx](mailto:egarcia@cinif.org.mx)

Atentamente,



Elsa Beatriz García Bojorges,  
Presidente del Comité de Auditoría de RCO

Copia para: Adolfo Castro, *Miembro del Comité*;  
Alberto Mulás, *Miembro del Comité*.