



**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 2017.

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 denominados en pesos y en UDIs, inscritos en el Registro Nacional de Valores desde el 2012, 2013 y 2014			
Claves de cotización:	"RCO 12"	"RCO 12U"	"RCO 14"
Plazo de la emisión:	5,443 días	7,270 días	5,729 días
Fecha de emisión:	14 de septiembre de 2012	14 de septiembre de 2012 (emisión original) 27 de junio de 2013 (reapertura)	5 de diciembre de 2014
Fecha de vencimiento:	10 de agosto de 2027	10 de agosto de 2032	12 de agosto de 2030
Monto total de la emisión:	\$2,841'000,000.00 M.N.	1,102,518,200 UDIs (emisión original) 378,526,300 UDIs (reapertura)	\$4,400'000,000.00 M.N.
Denominación:	Pesos	UDIs	Pesos
Amortización y Amortización Anticipada:	18 amortizaciones semestrales consecutivas a partir del 10 de febrero del 2019 por el monto y porcentaje del principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente	28 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 del mes de febrero del 2019 por el monto y porcentaje del principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente	20 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 de febrero de 2021 por el monto y porcentaje del principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente
Tasa Anual de Intereses Ordinarios:	9.00%	5.25%	9.05%
Periodicidad en el Pago de Intereses:	Semestral		
Garantía Parcial:	Parcial del Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C. ("Banobras" en los términos descritos en el suplemento correspondiente		Sin garantía parcial
Calificaciones:	<p>"mxAAA" por Standard & Poor's, S.A. de C.V. la cual significa lo siguiente: La deuda calificada 'mxAAA' tiene el grado más alto que otorga Standard & Poor's en su escala CaVal e indica que la capacidad de pago del emisor para cumplir con sus compromisos financieros sobre la obligación es extremadamente fuerte en relación con otros emisores en el mercado nacional.</p> <p>"AAA(mex)" por Fitch de México, S.A. de C.V. la cual significa lo siguiente: La máxima calificación asignada por la agencia en su escala nacional para ese país. Esta calificación se asigna a los emisores u obligaciones con la más baja expectativa de riesgo de incumplimiento en relación con otros emisores u obligaciones en el mismo país.</p>		
Lugar y Forma de Pago de Intereses y Principal:	A través del Fideicomiso de Pago de los Acreedores Preferentes de conformidad con la prelación que se establece el Anexo 6 del mismo. La Emisora, a través de dicho Fideicomiso, llevará a cabo el pago de principal y los intereses ordinarios devengados respecto de los Certificados Bursátiles en circulación, mediante transferencia electrónica de fondos en cada Fecha de Pago en el domicilio de Indeval contra la entrega del Título mismo, o contra las constancias para tales efectos expida el propio Indeval		
Régimen Fiscal:	La tasa de retención aplicable al interés pagado de conformidad con los Certificados Bursátiles estará sujeta a: (i) el régimen fiscal establecido en los artículos 54, 135 y demás aplicables de la Ley del Impuesto sobre la Renta y la tasa de retención establecida en el artículo 21 de la Ley de Ingresos de la Federación para el ejercicio fiscal 2014, tratándose de personas físicas o morales que son consideradas residentes en México para fines fiscales; y (ii) el régimen fiscal establecido en los artículos 153 y 166 de la Ley del Impuesto sobre la Renta, tratándose de personas físicas o morales que son consideradas residentes extranjeros para fines fiscales. El régimen fiscal vigente pudiera ser modificado por las autoridades competentes en México durante la vigencia de los Certificados Bursátiles. No se asume la obligación de informar acerca de los cambios en las disposiciones fiscales aplicables a lo largo de la vigencia de los Certificados Bursátiles. Los posibles adquirentes de los Certificados Bursátiles deberán consultar con sus asesores las consecuencias fiscales resultantes de la adquisición, posesión y disposición de los Certificados Bursátiles, incluyendo la aplicación de las reglas específicas respecto de su situación particular, así como cualquier otra consecuencia fiscal local o extranjera aplicable a dicha persona por la adquisición, posesión y disposición de los Certificados Bursátiles		
Políticas decisorias en relación con cambios de control, reestructuras corporativas (incluyendo adquisiciones, fusiones y escisiones) y/o venta o constitución de gravámenes sobre activos esenciales	Según se describe en el suplemento correspondiente		
Representante Común:	Banco Invex, S.A., Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero		
Depositario:	S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V.		
Nombre de la Bolsa de Valores en la cual están listados:	Bolsa Mexicana de Valores S.A.B. de C.V.		

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

**Avenida Américas No. 1592
 C.P. 44610, 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.....	16
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	23
I.3.1 Riesgos relacionados con las Concesiones	23
I.3.2 Riesgos relacionados con el negocio de RCO	26
I.3.3 Riesgos relacionados con contratos.....	31
I.3.4 Cancelación de registro de acciones	32
I.3.5 Riesgos relacionados con México y el extranjero.....	32
I.4 Otros valores	35
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.....	40
II.2.1 Actividad Principal	44
II.2.2 Canales de distribución	61
II.2.3 Patentes, avisos comerciales, marcas y otros contratos.....	63
II.2.4 Principales clientes.....	66
II.2.5 Legislación aplicable y situación tributaria	66
II.2.6 Recursos humanos	66
II.2.7 Desempeño ambiental.....	67
II.2.8 Información del mercado.....	68
II.2.9 Estructura corporativa	68
II.2.10 Descripción de los principales activos	68
II.2.11 Procesos judiciales, administrativos o arbitrales	71
II.2.12 Acciones representativas del capital social.....	72
II.2.13 Dividendos	74
II.2.14 Controles cambiarios y otras limitaciones que afectan a los tenedores de los títulos	76
II.2.15 Adopción del régimen de Sociedad Anónima Bursátil.....	76
III. INFORMACIÓN FINANCIERA	77
III.1 Información financiera seleccionada	77
III.2 Información financiera por línea de negocio	85
III.3 Informe de Créditos Relevantes.	85
III.3.1 Créditos Preferentes.....	85
III.3.2 Instrumentos financieros derivados.....	87
III.3.3 Impuestos a la utilidad diferidos.....	88
III.3.4 Estado de los Créditos.....	88
III.4 Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera de la Emisora .	89
III.4.1 Resultados de la operación.....	89
III.4.2 Situación Financiera, Liquidez y Recursos de Capital	96
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 2017	102
III.6.2 Principales políticas contables 2017	104
IV. ADMINISTRACION	112
IV.1 Auditores Externos	112
IV.2 Operaciones con Partes Relacionadas y Conflictos de Interés	113
IV.3 Administradores y Accionistas	114

IV.3.1 Designación de Consejeros	114
IV.3.2 Ejecutivos y consejeros relevantes.....	115
IV.3.3 Accionistas Relevantes.....	118
IV.3.4 Comités de apoyo al Consejo de Administración de RCO.....	118
IV.4 Estatutos Sociales y otros Convenios	119
V. MERCADO DE CAPITALES	124
V.1 Estructura Accionaria	124
V.2 Comportamiento de la Acción en el Mercado de Valores.....	124
V.3 Formador de mercado.....	124
VI. PERSONAS RESPONSABLES	125
ANEXOS	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.
<i>Estados Financieros dictaminados al 31 de diciembre de 2017 e Informe del Comité de Auditoría.....</i>	¡Error! Marcador no definido.

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

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

Términos	Definiciones
<i>Acreedor Prendario</i>	Significa Scotiabank Inverlat, S. A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Scotiabank Inverlat, Dirección Fiduciaria, en su carácter de Agente de Garantías, en nombre de y para el beneficio de los Acreedores Garantizados, como acreedor prendario, junto con sus sucesores o cesionarios.
<i>Acreedores Garantizados</i>	Significa los “ <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 Interacreedores 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 la entidad designada para este propósito en cada contrato de Deuda Preferente al que se refiera.
<i>Agente Aplicable</i>	Significa “ <i>Applicable Agent</i> ” como dicho término se define en el Contrato de Disposiciones Comunes, como (i) en cualquier momento previo a la celebración del Convenio Interacreedores (<i>Intercreditor Agreement</i> , como dicho término se define en el Contrato de Disposiciones Comunes), el Agente Administrativo; y (ii) una vez celebrado un Convenio Interacreedores, el Agente Interacreedores.
<i>Agente de Garantías</i>	Significa la entidad designada por el Agente Interacreedores para este propósito en cada contrato de Deuda Preferente al que se refiera.
<i>Agente Interacreedores</i>	Significa “ <i>Intercreditor Agent</i> ” como dicho término se define en el Contrato de Disposiciones Comunes.
<i>Alghero</i>	Significa Alghero (Ireland) Limited.
<i>Arco Norte</i>	Significa el libramiento Norte del Valle de México. Con un total de 223 km rodea la zona Metropolitana de la Ciudad de México, la cual pasa por cuatro Estados de la República: Puebla, Tlaxcala, Hidalgo y Estado de México. Inicia en Atlacomulco, Estado de México terminando en San Martín Texmelucan, Puebla.
<i>Auditor Externo</i>	Significa la firma de contadores públicos de reconocido prestigio internacional encargada de llevar a cabo la auditoría externa de los estados financieros de RCO.
<i>Autopista Guadalajara-Zapotlanejo</i>	Significa la autopista Guadalajara-Zapotlanejo, de altas especificaciones de jurisdicción federal de 26.00 km de longitud, del km 0+000, con origen en el Municipio de Zapotlanejo, en el Estado de Jalisco, al km 26+000, en el Municipio de Tlaquepaque, en el Estado de Jalisco; incluyendo el Derecho de Vía y sus Servicios Auxiliares.
<i>Autopista León-Aguascalientes</i>	Significa la autopista León-Aguascalientes, de altas especificaciones de jurisdicción federal de 127.2 km de longitud, con origen en el km 0+000 entronque León, en el Estado de Guanajuato, al km 108+190 y al km 118+905 del Entronque Desperdicio II de la Autopista Zapotlanejo-Lagos de Moreno, límite de Estados Jalisco y Aguascalientes, en el Estado de Jalisco; incluyendo el Derecho de Vía y sus Servicios Auxiliares.
<i>Autopista Maravatío-Zapotlanejo</i>	Significa la autopista Maravatío-Zapotlanejo, de altas especificaciones de jurisdicción federal de 318.4 km de longitud, con origen en el km 165+000, en el entronque Maravatío, en el Estado de Michoacán, al km 474+700, en el Municipio de Zapotlanejo en el Estado de Jalisco y del km 11+100 al km 19+733 del entronque con Zacapu, en el Estado de Michoacán, 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.

Términos	Definiciones																																																
<i>Autopista Tepic-San Blas</i>	Significa la autopista de jurisdicción federal que inicia en el entronque el Trapichillo ubicado en el km 6+600 de la Carretera Federal MEX-015D Tepic-Villa Unión, y termina en la Carretera Federal MEX-015 Santa Cruz-San Blas, en el km 8+060 con una longitud total de 31.0 km, en el Estado de Nayarit.																																																
<i>Autopistas</i>	Significa: (i) la autopista Guadalajara-Zapotlanejo; (ii) la autopista Maravatío-Zapotlanejo; (iii) la autopista Zapotlanejo-Lagos de Moreno; (iv) la autopista León-Aguascalientes; y (v) la autopista Tepic-San Blas.																																																
<i>BANOBRAS</i>	Significa el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, Sociedad Nacional de Crédito Institución de Banca de Desarrollo.																																																
<i>BANORTE</i>	Significa el Banco Mercantil del Norte, S.A. Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Banorte.																																																
<i>BMV</i>	Significa la Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V.																																																
<i>CAP</i>	Significa el instrumento financiero derivado que trata de la adquisición de un derecho de tal modo que el comprador de una opción CAP adquiere el derecho a que el vendedor le abone la diferencia, si esta es positiva, entre el tipo de interés de referencia vigente en el mercado en determinadas fechas futuras y el tipo de interés fijado en la opción, precio de ejercicio, mediante el pago de una prima y para un importe nominal teórico.																																																
<i>Capex o Gastos Capex o Gastos de Capital</i>	Significa todas aquellas erogaciones relacionadas con equipo (incluyendo medidas de equipos), activos fijos, bienes inmuebles, mejoras, reemplazos o sustituciones de los mismos, o bien, adiciones a los mismos (excluyendo cualesquier erogación en reemplazos ordinarios y mantenimiento dentro del curso ordinario de su operación o uso correspondientes a gastos de operación), registrados como adiciones a la propiedad o equipo en el estado de situación financiera de RCO o que tengan una vida útil mayor a un año.																																																
<i>CAPUFE</i>	Significa Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos, organismo público descentralizado de la administración pública federal, con personalidad jurídica y patrimonio propio.																																																
<i>Certificados Bursátiles o CB</i>	<p>Significa los Certificados Bursátiles de largo plazo con las siguientes características:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Emisor:</th> <th colspan="3">Red de Carreteras de Occidente S.A.B. de C.V.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Certificados Bursátiles de largo plazo:</td> <td colspan="3">Certificados Bursátiles de largo plazo denominados en pesos y Certificados Bursátiles denominados en UDI inscritos en el Registro Nacional de Valores desde el 2012, 2013 y 2014.</td> </tr> <tr> <td>Calificaciones:</td> <td colspan="3">mxAAA por S&P; y AAA(mex) por Fitch.</td> </tr> <tr> <td>Garantía:</td> <td>Parcial del Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C. ("Banobras") en los términos descritos en el Suplemento correspondiente.</td> <td colspan="2">Sin garantía parcial</td> </tr> <tr> <td>Claves de cotización:</td> <td>"RCO 12"</td> <td>"RCO 12U"</td> <td>"RCO 14"</td> </tr> <tr> <td>Monto total de la emisión:</td> <td>MXN \$2.84 mil millones</td> <td>MXN \$8.79 mil millones; 1,481,044,500.00 UDIs</td> <td>MXN \$4.40 mil millones</td> </tr> <tr> <td>Denominación:</td> <td>Pesos</td> <td>UDIs</td> <td>Pesos</td> </tr> <tr> <td>Tipo de Tasa de Interés:</td> <td>Fija</td> <td>Fija</td> <td>Fija</td> </tr> <tr> <td>Tasa Anual de Intereses Ordinarios:</td> <td>9.00%</td> <td>5.25%</td> <td>9.05%</td> </tr> <tr> <td>Plazo de la emisión:</td> <td>5,443 días</td> <td>7,270 días</td> <td>5,729 días</td> </tr> <tr> <td>Vida Promedio:</td> <td>11 años</td> <td>14 años</td> <td>12 años</td> </tr> <tr> <td>Amortización y amortización anticipada:</td> <td>18 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 de febrero del 2019 por el monto y porcentaje del principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente</td> <td>28 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 del mes de febrero del 2019 por el monto y porcentaje del principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente</td> <td>20 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 de febrero de 2021 por el monto y porcentaje del principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente</td> </tr> </tbody> </table>	Emisor:	Red de Carreteras de Occidente S.A.B. de C.V.			Certificados Bursátiles de largo plazo:	Certificados Bursátiles de largo plazo denominados en pesos y Certificados Bursátiles denominados en UDI inscritos en el Registro Nacional de Valores desde el 2012, 2013 y 2014.			Calificaciones:	mxAAA por S&P; y AAA(mex) por Fitch.			Garantía:	Parcial del Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C. ("Banobras") en los términos descritos en el Suplemento correspondiente.	Sin garantía parcial		Claves de cotización:	"RCO 12"	"RCO 12U"	"RCO 14"	Monto total de la emisión:	MXN \$2.84 mil millones	MXN \$8.79 mil millones; 1,481,044,500.00 UDIs	MXN \$4.40 mil millones	Denominación:	Pesos	UDIs	Pesos	Tipo de Tasa de Interés:	Fija	Fija	Fija	Tasa Anual de Intereses Ordinarios:	9.00%	5.25%	9.05%	Plazo de la emisión:	5,443 días	7,270 días	5,729 días	Vida Promedio:	11 años	14 años	12 años	Amortización y amortización anticipada:	18 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 de febrero del 2019 por el monto y porcentaje del principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente	28 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 del mes de febrero del 2019 por el monto y porcentaje del principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente	20 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 de febrero de 2021 por el monto y porcentaje del principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente
Emisor:	Red de Carreteras de Occidente S.A.B. de C.V.																																																
Certificados Bursátiles de largo plazo:	Certificados Bursátiles de largo plazo denominados en pesos y Certificados Bursátiles denominados en UDI inscritos en el Registro Nacional de Valores desde el 2012, 2013 y 2014.																																																
Calificaciones:	mxAAA por S&P; y AAA(mex) por Fitch.																																																
Garantía:	Parcial del Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C. ("Banobras") en los términos descritos en el Suplemento correspondiente.	Sin garantía parcial																																															
Claves de cotización:	"RCO 12"	"RCO 12U"	"RCO 14"																																														
Monto total de la emisión:	MXN \$2.84 mil millones	MXN \$8.79 mil millones; 1,481,044,500.00 UDIs	MXN \$4.40 mil millones																																														
Denominación:	Pesos	UDIs	Pesos																																														
Tipo de Tasa de Interés:	Fija	Fija	Fija																																														
Tasa Anual de Intereses Ordinarios:	9.00%	5.25%	9.05%																																														
Plazo de la emisión:	5,443 días	7,270 días	5,729 días																																														
Vida Promedio:	11 años	14 años	12 años																																														
Amortización y amortización anticipada:	18 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 de febrero del 2019 por el monto y porcentaje del principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente	28 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 del mes de febrero del 2019 por el monto y porcentaje del principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente	20 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 de febrero de 2021 por el monto y porcentaje del principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente																																														
<i>CICASA</i>	Significa Constructoras ICA, S.A. de C.V.																																																
<i>CINIIF</i>	Significa Comité de Interpretaciones de las Normas Internacionales de Información Financiera.																																																
<i>Circular Única de Emisoras o CUE</i>	Significa las Disposiciones de Carácter General aplicables a las Emisoras de Valores y a otros Participantes del Mercado de Valores, publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 19 de marzo de 2003, según las mismas han sido modificadas a la fecha.																																																
<i>CKD o CECADE</i>	Significa los certificados bursátiles fiduciarios de desarrollo emitidos por el Fideicomiso Emisor CKD.																																																
<i>CNBV</i>	Significa la Comisión Nacional Bancaria y de Valores.																																																
<i>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																																																

Términos	Definiciones
	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 COTESA</i>	Significa la concesión otorgada por el Gobierno Federal el 4 de mayo de 2016 a favor de COTESA, para construir, operar, explotar, conservar y mantener, la autopista Tepic – San Blas por un periodo de 30 (treinta) años, un tramo de peaje que inicia en el entronque el Trapichillo ubicado en el km 6+600 de la carretera federal Mex-015D Tepic – Villa Unión, y termina en la carretera federal Mex-015 Santa Cruz – San Blas, en el km 8+060 con una longitud aproximada de 31km, en el Estado de Nayarit.
<i>Concesión COVIQSA</i>	Significa la concesión otorgada por el Gobierno Federal el 21 de junio de 2006 a favor de COVIQSA, para operar, conservar y mantener, por un periodo de 20 (veinte) años, un tramo carretero libre de peaje de jurisdicción federal Querétaro-Irapuato de 93 km de longitud, que se ubica en los Estados de Querétaro y Guanajuato. Dicha concesión incluye la modernización y ampliación del tramo carretero referido, así como el derecho exclusivo para suscribir con el Gobierno Federal un Contrato PPS para la provisión de capacidad carretera en el tramo concesionado.
<i>Concesión FARAC I</i>	Significa la concesión otorgada por el Gobierno Federal 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 de peaje: (i) la autopista Guadalajara-Zapotlanejo, (ii) la autopista Maravatio-Zapotlanejo, (iii) la autopista Zapotlanejo-Lagos de Moreno, y (iv) la autopista León-Aguascalientes.
<i>CONIPSA</i>	Significa Concesionaria Irapuato La Piedad, S.A. de C.V.
<i>CONOISA</i>	Significa Controladora de Operaciones de Infraestructura, S.A. de C.V.
<i>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 o Consejo</i>	Significa el órgano de administración de RCO, el cual debe estar integrado por el número de miembros que, en su caso, determine la Asamblea General de Accionistas (órgano supremo de la Compañía); 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 Caución</i>	Significa el “Security Agreement” de fecha 26 de septiembre de 2007, entre RCO y el Agente de Garantías según el mismo sea modificado o reexpresado de tiempo en tiempo.
<i>Contrato de Cobertura</i>	Significa: (i) cada Contrato Maestro ISDA (“ <i>International Swaps and Derivatives Association</i> ”), en conjunto con el Anexo (“ <i>Schedule</i> ”) del mismo celebrado entre RCO y cada Proveedor de Contratos de Cobertura, de acuerdo con el Contrato de Disposiciones Comunes; (ii) cualquier otro contrato celebrado, o a ser celebrado entre RCO y un Proveedor de Contratos de Cobertura para una Operación de Cobertura permitida conforme a la Sección 3.3 del Contrato de Disposiciones Comunes; y (iii) cualquier otro contrato celebrado, o a ser celebrado entre COVIQSA o CONIPSA y un Proveedor de Contratos de Cobertura para una Operación de Cobertura permitida conforme a la Sección 3.3 del Contrato de Disposiciones Comunes.
<i>Contrato de Crédito Preferente</i>	Significa “Loan Agreement” de fecha 26 de septiembre de 2007, celebrado entre RCO, los Acreedores Preferentes que de tiempo en tiempo formen parte del mismo y el Agente Administrativo, según el mismo ha sido modificado a la fecha.
<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

Términos	Definiciones
	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, COVIQSA y/o COTESA 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 y/o de los Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS, según corresponda.
<i>Contrato de Prenda de Deuda Subordinada</i>	Significa (a) cada contrato de garantía sustancialmente en la forma del Anexo 3 del Contrato de Disposiciones Comunes y (b) cualquier contrato celebrado en adición a o en reemplazo de dicho contrato en relación con la Sección 2.3 del Contrato de Disposiciones Comunes.
<i>Contrato de Prenda sin Transmisión de Posesión</i>	Significa el Contrato de Prenda sin Transmisión de Posesión de fecha 26 de septiembre de 2007, celebrado entre RCO, como deudor prendario y el de Agente de Garantías, en nombre de y para el beneficio de los Acreedores Garantizados como acreedor prendario, así como los convenios modificatorios que de tiempo en tiempo se celebren en relación al mismo.
<i>Contrato de Prenda sobre Acciones</i>	Significa el Contrato de Prenda sobre Partes Sociales de fecha 26 de septiembre de 2007, celebrado entre el Agente de Garantías, 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; modificado por segunda ocasión con fecha 2 de octubre de 2009 para reflejar la adhesión del Fideicomiso Emisor CKD como parte del mismo y modificado por tercera ocasión el 6 de agosto de 2013 para reflejar la salida de CICASA y CONOISA y la adhesión de Alghero, 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 entre Acreedores</i>	Significa el contrato celebrado el 21 de agosto de 2012 (según ha sido modificado a esta fecha) entre RCO, el fiduciario del Fideicomiso de Pago de Acreedores Preferentes, el Agente de Garantías, el Agente Administrativo, el Agente Interacreedores y los Acreedores Preferentes (o sus respectivos agentes), que establece ciertas disposiciones interacreedores entre los Acreedores Preferentes.
<i>Contrato PPS</i>	Significa el contrato de servicios de largo plazo para la provisión de capacidad carretera respecto de un tramo carretero concesionado suscrito entre algún concesionario y el Gobierno Federal.
<i>Contratos de Construcción</i>	Significa los contratos que celebre RCO con alguna constructora, con base en un contrato modelo, por cada uno de los proyectos de construcción que se requieran hacer en términos del Título de Concesión FARAC I, incluyendo las Obras de Ampliación.
<i>Control</i>	Significa la capacidad de una persona o grupo de personas, de llevar a cabo cualquiera de los actos siguientes: (a) Imponer, directa o indirectamente, decisiones en las asambleas generales de accionistas, de socios u órganos equivalentes, o nombrar o destituir a la mayoría de los consejeros, administradores o sus equivalentes, de una persona moral, (b) Mantener la titularidad de derechos que permitan, directa o indirectamente, ejercer el voto respecto de más del cincuenta por ciento del capital social de una persona moral, y (c) Dirigir, directa o indirectamente, la administración, la estrategia o las principales políticas de una persona moral, ya sea a través de la propiedad de valores, por contrato o de cualquier otra forma.
<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 considerando los convenios modificatorios al mismo.
<i>COTESA</i>	Significa Concesionaria Tepic San Blas, S. de R.L. de C.V.
<i>COVIQSA</i>	Significa Concesionaria de Vías Irapuato Querétaro, S.A. de C.V.
<i>Crédito CONIPSA</i>	Significa el crédito simple de CONIPSA por un monto de \$580.0 millones otorgado por Santander y Banorte con vencimiento el 27 de agosto de 2024.

Términos	Definiciones
<i>Crédito COVIQSA</i>	Significa el crédito simple de COVIQSA, mismo que está compuesto por los siguientes créditos: (i) crédito simple por la cantidad \$1,048.8 millones otorgado por Banobras y (ii) crédito simple por \$1,751.2 millones otorgado por Santander y Banorte; ambos con vencimiento el 27 de mayo de 2025.
<i>Crédito de Gastos de Capital</i>	Significa, en su conjunto, el Crédito de Gastos de Capital HSBC, el Crédito de Gastos de Capital 2016 y el Crédito de Gastos de Capital 2017.
<i>Crédito de Gastos de Capital HSBC</i>	Significa el 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.
<i>Crédito de Gastos de Capital 2016</i>	Significa el crédito otorgado conforme al Contrato de Crédito con Santander México de fecha 2 de diciembre de 2014, según fue modificado y ampliado el 9 de noviembre de 2016 para: (i) ampliar el vencimiento original del 10 de diciembre 2021 al 10 de septiembre 2028, y (ii) incrementar el monto del crédito por \$650.0 millones adicionales resultando un total de \$1,650.0 millones, y según el mismo fue parcialmente cedido por Santander México a Banco Interacciones, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Interacciones mediante convenio de cesión de fecha 29 de diciembre de 2016.
<i>Crédito de Gastos de Capital 2017</i>	Significa el contrato de apertura de crédito simple ejecutado por RCO con Banco Santander (México), S.A., el 27 de abril de 2017 por un monto de \$2,000.0 millones con un plazo de 11 años. RCO planea destinar los recursos netos de esta nueva línea de crédito principalmente a pagar los gastos de mantenimiento mayor y de Obras de Ampliación erogados durante el periodo de disposición del crédito de 30 meses.
<i>Crédito Simple BANOBRAS</i>	Significa el Contrato de Crédito Simple celebrado el 8 de octubre 2014 entre RCO como acreditado, BANOBRAS como acreedor y agente administrativo BANOBRAS, por un monto de \$4,990.0 millones. Con fecha 21 de diciembre de 2017 se amplió el plazo de vencimiento, con vencimiento original en 2032, a un nuevo vencimiento en 2037. Adicionalmente, se contrató deuda preferente por un monto de hasta \$4,000.0 millones con vencimiento en 2037, mismos que podrán ser dispuestos durante los siguientes 3 años.
<i>Crédito Simple INBURSA</i>	Significa el Contrato de Crédito Simple celebrado el 5 de agosto 2014 entre RCO como acreditado, Inbursa como acreedor, por un monto de \$4,596.0 millones. Con fecha 16 de enero de 2018, mediante la firma de un convenio modificatorio se amplió el plazo de vencimiento original en 2029, a un nuevo vencimiento en 2034.
<i>Créditos Preferentes</i>	Significan los créditos derivados del financiamiento bajo el Contrato de Crédito Preferente que comprende: los Créditos de Gastos de Capital; así como los Certificados Bursátiles RCO 12, RCO 12U y RCO 14, Senior Notes, Crédito Simple BANOBRAS, Crédito Simple Inbursa y cualquier Deuda Preferente Adicional ("Additional Senior Debt"). Así como en las subsidiarias CONIPSA y COVIQSA los créditos simples que mantienen cada una bajo sus respectivos contratos de crédito.
<i>Derecho de Vía</i>	Significa la franja de terreno que se requiere para la construcción, conservación, ampliación, protección, explotación y en general para el uso adecuado de las Autopistas, la Autopista Tepic – San Blas y los Tramos Libres de Peaje PPS, necesario también para la construcción de las Obras de Ampliación que la SCT pone a disposición de la Concesionaria.
<i>Deuda Preferente</i>	Significa los Créditos Preferentes, cualquier Obligación de Cobertura, cualquier Obligación de Terminación de Cobertura, cualquier Deuda Preferente Adicional, cualesquier 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>Deuda Preferente Adicional</i>	Tiene el significado que se establece en el Contrato de Disposiciones Comunes.
<i>Deuda Preferente Subsecuente</i>	Significa la Deuda Preferente Adicional y Deuda Suplementaria (en tanto constituyan Deuda Preferente), incluyendo, para efectos de claridad, Obligaciones de Reembolso bajo cualquier Garantía Permitida emitida de conformidad con las mismas.
<i>Deuda Suplementaria</i>	Tiene el significado que se establece en el Contrato de Disposiciones Comunes.
<i>Deudores Prendarios</i>	Se refiere a los Accionistas de RCO, bajo el Contrato de Prenda sobre Acciones.
<i>Director General de RCO</i>	Significa el funcionario responsable de la dirección general y el desarrollo de la organización, así como de la creación y ejecución del plan de negocios de RCO.
<i>Documentos de Deuda Preferente Adicional</i>	Significa cualquier documento y/o instrumento en vigor que evidencie, documente, garantice o de cualquier otra forma se relacione con o todas las obligaciones relacionadas con la Deuda Preferente Adicional aplicable, según el mismo sea reformado, adicionado o modificado de cualquier otra forma de tiempo en tiempo.

Términos	Definiciones
<i>Documentos de Deuda Preferente Subsecuente</i>	Significa cualquier Documento de Deuda Preferente Adicional y cualquier otro documento y/o instrumento que evidencie, documento o de cualquier otra forma se relacione con cualesquiera y todas las obligaciones relacionadas con la Deuda Suplementaria (en la medida en que constituya Deuda Preferente), según los mismos sea enmendados, suplementados o modificados de tiempo en tiempo.
<i>Documentos de Garantía</i>	Significa el Contrato de Prenda sin Transmisión de Posesión, el Contrato de Prenda sobre Acciones, el Contrato de Fideicomiso de Pago de Acreedores Preferentes, el Contrato de Caucción, cualquier Contrato de Prenda de Deuda Subordinada y cualquier otro documento o instrumento de tiempo en tiempo en virtud del cual un Gravamen o garantía sea otorgada o perfeccionada.
<i>Documentos del Financiamiento</i>	Significan, conjuntamente, el Contrato de Disposiciones Comunes, el Contratos de Crédito Preferente, los Documentos de Garantía, el contrato de subordinación, los Contratos de Cobertura, el Contrato entre Acreedores, los Documentos de Deuda Preferente Adicional y los otros Documentos de Deuda Preferente Subsecuente, junto con cada otro documento o instrumento que se celebren o entreguen conforme a los anteriores contratos.
<i>FARAC I</i>	Significa el Fideicomiso de Apoyo al Rescate de Autopistas Concesionadas que contiene: (i) la autopista Guadalajara-Zapotlanejo, (ii) 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.
<i>Fideicomiso Emisor CKD o Fideicomiso Emisor CECADE</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 (CIBanco S.A. Institución de Banca Múltiple a partir del 28 de abril de 2014 como consecuencia de la adquisición de CIBanco del 100% del capital de The Bank of New York Mellon México), 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 (b) representa cualesquier gastos que se generen por la operación de las Autopistas y cualesquier otros gastos que se deriven del Contrato de Operación de Operación y Mantenimiento u otros gastos Capex (en caso de que dichos gastos Capex no sean cubiertos con recursos obtenidos del Contrato de Crédito).
<i>Flujo de Efectivo Neto Ajustado</i>	Significa " <i>Adjusted Net Cash Flow</i> " como dicho término se define en el Contrato de Disposiciones Comunes como, para cualquier periodo, el Flujo de Efectivo Neto para dicho periodo, más el Monto Disponible para Créditos de Liquidez al último día de dicho periodo.
<i>Garante Permitido</i>	Significa BANOBRAS o cualquier otra institución financiera que: (a) haya proporcionado una garantía financiera o una mejora crediticia similar con respecto a Deuda Preferente Adicional, y (b) haya suscrito el Contrato entre Acreedores.
<i>Garantía Permitida</i>	Significa cualquier garantía financiera o mejora crediticia similar emitida por un Garante Permitido que garantice cualquier Deuda Preferente (o una porción de la misma).
<i>Gobierno Federal</i>	Significa el Gobierno Federal de México.
<i>Gobiernos Estatales</i>	Se refiere a los Gobiernos de los Estados donde se encuentran las Autopistas concesionadas y Tramos Libres Carreteros.
<i>Gravamen</i>	Significa cualquier hipoteca, prenda, endoso en garantía, depósito obligatorio, acuerdo, gravamen (obligatorio u otro) o cualquier otra garantía, cualquier venta condicionada u otro contrato con reserva de dominio o cualquier arrendamiento financiero que tenga sustancialmente los mismos efectos que los anteriores.
<i>Grupo GSIP</i>	Significa GSIP, GSIA, Matador y Alghero, incluyendo cualquier otro fondo de inversión o vehículo de inversión afiliado a The Goldman Sachs Group, Inc. que en el futuro sea accionista de RCO.
<i>GSIA</i>	Significa GS Infrastructure Advisors 2006, L.L.C.
<i>GSIP</i>	Significa GS Global Infrastructure Partners I, L.P.

Términos	Definiciones
<i>IASB</i>	Significa el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (por sus siglas en inglés International Accounting Standards Board).
<i>ICA</i>	Significa los Ingenieros Civiles Asociados, S.A. de C.V. como compañía contratada para construcción de las Autopistas e ICA Infraestructura, S.A. de C.V. como compañía contratada para operación y mantenimiento de las mismas hasta el 1 de septiembre de 2014.
<i>IFRS</i>	Significa International Financial Reporting Standards.
<i>IMPI</i>	Significa el Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial.
<i>INDEVAL</i>	Significa S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores S.A. de C.V.
<i>INEGI</i>	Significa el Instituto Nacional de Estadística y Geografía.
<i>INPC</i>	Significa el Índice Nacional de Precios al Consumidor.
<i>Inversiones Permitidas</i>	Significa las inversiones en: (i) instrumentos de deuda denominados en Pesos o UDIS (x) emitidos por el Gobierno Federal; (y) cuyas obligaciones estén garantizadas por el Gobierno Federal; o (z) cuyas obligaciones estén garantizadas por cualquier entidad o autoridad del Gobierno Federal, en el entendido de que dichas obligaciones cuenten a su vez con la garantía del Gobierno Federal; y (ii) por medio de operaciones de compraventa y reporto con respecto a cualesquier instrumentos de deuda o valores descritos en el numeral (i) inmediato anterior.
<i>ISR</i>	Significa el Impuesto Sobre la Renta.
<i>IVA</i>	Significa el Impuesto al Valor Agregado.
<i>LGSM</i>	Significa la Ley General de Sociedades Mercantiles.
<i>LISR</i>	Significa la Ley del Impuesto Sobre la Renta.
<i>LMV</i>	Significa la Ley del Mercado de Valores.
<i>Matador</i>	Significa Matador Infra B.V. (antes, Zwinger Opco 1 B.V.).
<i>México</i>	Significa los Estados Unidos Mexicanos.
<i>Monto Disponible para Créditos de Liquidez</i>	Significa " <i>Available Liquidity Loan Commitment</i> " como dicho término se define en el Contrato de Crédito como, el monto máximo que corresponda a cada Acreedor Preferente respecto a los Créditos de Liquidez, <u>menos</u> , el monto total de los Créditos de Liquidez que hubiere realizado dicho Acreedor Preferente y que no hubiere repagado RCO a esa fecha.
<i>NIIF</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).

Términos	Definiciones
Obras de Ampliación	<p>Significan, conforme al Título de Concesión FARAC I, las construcciones asociadas a las Autopistas, que RCO deberá llevar a cabo:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) Subtramo entronque Autopista León – Aguascalientes km 82+319 – Entronque El Desperdicio II de la Carretera Zapotlanejo – Lagos de Moreno km 118+905, con una longitud aproximada de 19 km en el Estado de Jalisco, primera etapa como camino tipo A2 con corona de 12m, cuerpo izquierdo de acuerdo al proyecto elaborado por la SCT, el cual deberá ser revisado y complementado, en su caso, por la Concesionaria. <i>(Obra de Ampliación 1). (Concluida en junio 2014).</i> (ii) Carretera Zacapu – entronque Autopista Maravatío – Zapotlanejo (km 307+273), del km 11+100 al km 19+733, con una longitud aproximada de 8.67 km en el Estado de Michoacán. 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. <i>(Obra de Ampliación 2). (Concluida en diciembre 2017).</i> (iii) Modernización a 6 carriles (3 en cada sentido), de la Autopista Guadalajara – Aguascalientes – León, en su tramo Guadalajara – Zapotlanejo, del km 9+000 al 25+500, con una longitud de 16.5 km, incluyendo la ampliación y reforzamiento a 6 carriles de circulación del puente Fernando Espinosa, misma que fue modificada para en su lugar llevar a cabo las siguientes obras: <ul style="list-style-type: none"> a) Guadalajara – Zapotlanejo – construcción de 2 carriles laterales en cada una de las vías del km 21+000 al 25+500 en virtud del oficio de aprobación 3.-133 inciso b), de la Subsecretaría de Infraestructura emitido el 28 de febrero de 2011. <i>(Obra de Ampliación 3a). (Concluida en junio 2012).</i> b) Guadalajara – Zapotlanejo – reforzamiento del puente Fernando Espinosa en virtud del oficio de aprobación 3.-133 inciso e), de la Subsecretaría de Infraestructura el 28 de febrero de 2011. <i>(Obra de Ampliación 3b). (Concluida en septiembre 2013).</i> c) Guadalajara – Zapotlanejo – construcción del tercer carril en vía A km 10+650 al km 20+840 en virtud del oficio 3.4.- 0412, Número 4, de la Dirección General de Desarrollo Carretero del 13 de abril de 2012. <i>(Obra de Ampliación 3c). (Concluida en febrero 2013).</i> d) Guadalajara – Zapotlanejo – Construcción de retorno el Vado I km 11+100 y El Vado II km 12+900 con el oficio 3.4.-0210 del 21 de febrero de 2012. <i>(Obra de Ampliación 3d). (Concluida en septiembre 2013).</i> e) Guadalajara – Zapotlanejo – construcción de tercer carril desde km 21+000 al km 26+000. <i>(Obra de Ampliación 3e). (Concluida en junio 2011).</i> f) Guadalajara – Zapotlanejo – construcción de carriles libres de peaje entre Arroyo de Enmedio y Tonalá (8km). <i>(Obra de Ampliación 3f). (Concluida en enero 2014).</i> (iv) Reconstrucción de la superficie de rodamiento de la Autopista Guadalajara-Aguascalientes – León, en su tramo Zapotlanejo – Lagos de Moreno, subtramo entronque El Desperdicio km 118+500 al km 146+300 en el entronque con el libramiento de Lagos de Moreno, con una longitud de 27.8 km en el Estado de Jalisco, incluyendo el mejoramiento del señalamiento horizontal y vertical. <i>(Obra de Ampliación 4) (Concluida en enero 2010)</i> (v) Reconstrucción de la superficie de rodamiento de la Autopista Guadalajara Aguascalientes – León, tramo León – Aguascalientes, subtramo Entronque El Salvador km 103+850 al límite de Estados Jalisco y Aguascalientes, equivalente al km 108+190, con una longitud aproximada de 4.3 km en el Estado de Jalisco, incluyendo el mejoramiento del señalamiento horizontal y vertical. <i>(Obra de Ampliación 5) (Concluida en diciembre 2009)</i> (vi) Jiquilpan – La Barca – construcción modernización, operación, conservación y mantenimiento del tramo libre de peaje con origen en Jiquilpan, en el Estado de Michoacán, y terminación en el entronque con la Autopista Maravatío – Zapotlanejo, en el Estado de Jalisco (46 km). <i>(Obra de Ampliación 6) (En proceso)</i>
OFAC	Significa la oficina de control de activos extranjeros de los Estados Unidos (por sus siglas en inglés Office of Foreign Assets Control).
Operación de Cobertura	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 (interest rate or foreign currency

Términos	Definiciones
	CAP) u operación de “collar” (collar transaction), 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, por COVIQSA y/o por COTESA en términos del título de concesión respectivo, para llevar a cabo la operación y mantenimiento de las Autopistas y/o los Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS, según corresponda, de conformidad con el Contrato de Operación y Mantenimiento correspondiente.
<i>Partes Relacionadas</i>	Significa las personas morales que son parte del mismo grupo empresarial o consorcio al que pertenece RCO.
<i>Persona</i>	Significa cualquier persona física o moral, una asociación en participación, o un fideicomiso, o cualquier otra organización, esté o no legalmente constituida, y cualquier gobierno o entidad gubernamental o división política de los mismos.
<i>Pesos, Ps\$ o \$</i>	Significa Pesos, la moneda de curso legal en México.
<i>PIB</i>	Significa el Producto Interno Bruto de México.
<i>Política de Dividendos</i>	Significa la política de dividendos adoptada por los accionistas de RCO y que se encuentra descrita en la Sección II.2.14 “Dividendos” de este Reporte Anual.
<i>Presidente del Consejo de Administración</i>	Significa el representante del Consejo de Administración de RCO.
<i>Prestadora de Servicios RCO</i>	Significa Prestadora de Servicios RCO, S. de R.L. de C.V., subsidiaria de RCO
<i>Proveedor de Precios</i>	Significa cualquier entidad que esté autorizada por la CNBV para fungir como proveedor de precios.
<i>Proveedores de los Contratos de Cobertura</i>	Significa cualquier persona (distinto a RCO) que sea parte de un Contrato de Cobertura, que haya convenido obligarse conforme a la Sección 4.2 (b) del Contrato de Disposiciones Comunes.
<i>Proyecto</i>	Significa la adquisición y cumplimiento de la Concesión FARAC I, Concesión de COVIQSA, Concesión de CONIPSA y Concesión de COTESA.
<i>PTU</i>	Significa la participación de los trabajadores en las utilidades.
<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 Carreteras</i>	Significa RCO Carreteras, S. de R.L. de C.V., subsidiaria de RCO y actual Operador.
<i>RCO o la Compañía o la Emisora o la Concesionaria</i>	Significa Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V.
<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 ésta, por la LGSM.
<i>SANTANDER</i>	Significa Banco Santander (México), S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Santander México.
<i>S.A.P.I.B.</i>	Significa una Sociedad Anónima Promotora de Inversión Bursátil, sociedad constituida de conformidad con lo dispuesto en la LMV.
<i>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>	Significa los instrumentos de deuda preferente emitidos conforme a la Regla 144A y la Regulación S de la Ley de Valores de 1933 (Securities Act of 1933) de los Estados Unidos de América por un monto de \$7,500.0 millones con vencimiento en 2028. Los valores tienen una tasa de interés anual de 9.00% pagadera semestralmente.
<i>Servicio de Deuda Forzoso</i>	Significa “Mandatory Debt Service” como dicho término se define en el Contrato de Disposiciones Comunes como, para cualquier periodo, la suma de (a) todos los montos adeudados de la Deuda Preferente durante dicho periodo; (b) todos los montos o comisiones adeudadas a los Acreedores Garantizados durante dicho periodo; y (c) cualesquier montos adeudados de los Contratos de Cobertura.

Términos	Definiciones																														
<i>Servicios Auxiliares</i>	Significa los servicios que se ofrecen en las Autopistas mediante la instalación de tiendas de conveniencia, restaurantes y estaciones de servicio. A la fecha del presente Reporte Anual se cuenta con: <table border="1" data-bbox="678 304 1156 577"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Marca</th> <th colspan="2">Operadas por:</th> <th rowspan="2">Total</th> </tr> <tr> <th>RCO</th> <th>Terceros</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Subway</td> <td>11</td> <td>1</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>Cuarto de Kilo</td> <td>1</td> <td>0</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Área 24/7</td> <td>21</td> <td>0</td> <td>21</td> </tr> <tr> <td>Papa John's</td> <td>10</td> <td>0</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>Gasolineras</td> <td>0</td> <td>20</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>43</td> <td>21</td> <td>64</td> </tr> </tbody> </table>	Marca	Operadas por:		Total	RCO	Terceros	Subway	11	1	12	Cuarto de Kilo	1	0	1	Área 24/7	21	0	21	Papa John's	10	0	10	Gasolineras	0	20	20	Total	43	21	64
Marca	Operadas por:		Total																												
	RCO	Terceros																													
Subway	11	1	12																												
Cuarto de Kilo	1	0	1																												
Área 24/7	21	0	21																												
Papa John's	10	0	10																												
Gasolineras	0	20	20																												
Total	43	21	64																												
<i>SHCP</i>	Significa la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, dependencia del Gobierno Federal de México o cualquiera que sea la denominación de la entidad que la llegue a sustituir de tiempo en tiempo.																														
<i>TACC</i>	Significa la tasa anual de crecimiento compuesta.																														
<i>TIE</i>	Significa la tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio.																														
<i>Título de Concesión CONIPSA</i>	Significa el título de concesión de fecha 12 de septiembre de 2005, expedido por el Gobierno Federal, a través de la 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 COTESA</i>	Significa el título de concesión de fecha 19 de mayo de 2016, expedido por el Gobierno Federal, a través de la SCT, en favor de COTESA, en el que se establecen los términos y condiciones para la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento, por un plazo de 30 años, de la autopista Tepic – San Blas, con una longitud aproximada de 31 kilómetros, en el Estado de Nayarit.																														
<i>Título de Concesión COVIQSA</i>	Significa el título de concesión de fecha 21 de junio de 2006, expedido por el Gobierno Federal, a través de la 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, Maravatio-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 el aforo de un periodo determinado dividido entre el Número de días del mismo periodo determinado. El Aforo representa el número de vehículos que cruzan una caseta de cobro o circulan por un tramo carretero libre en un periodo determinado.																														
<i>Trabajos de Rehabilitación</i>	Significa las obras de mantenimiento, de rehabilitación y las requeridas después de puesta en punto para cumplir con estándares de la SCT.																														
<i>Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS</i>	Significa los Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS de jurisdicción federal (i) Irapuato-La Piedad (CONIPSA) y (ii) Querétaro-Irapuato (COVIQSA).																														
<i>Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN)</i>	Significa el 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 la Utilidad antes de Financiamiento, Impuestos, Depreciación y Amortización.																														
<i>UAFIDA AJUSTADA</i>	Significa la Utilidad antes de Financiamiento, Impuestos, Depreciación, Amortización más la Provisión de Gastos de Mantenimiento Mayor.																														
<i>UDIS</i>	Significa la unidad de cuenta a que se refiere el decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el 1° de abril de 1995, cuyo valor en moneda nacional para cada día publica periódicamente el Banco de México en el Diario Oficial de la Federación, valor calculado																														

Términos	Definiciones
	conforme al procedimiento determinado y publicado por el Banco de México en el propio Diario Oficial de la Federación.
VKT	Significa vehículo por kilómetro viajado.

I.2 Resumen Ejecutivo

A pesar de la incertidumbre creada por la posible cancelación y/o modificación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte y los incrementos en los precios de las gasolineras, durante 2017 RCO implementó estrategias financieras y operativas con éxito, logrando así consolidar su plan de negocios. La Compañía continuó posicionándose como uno de los operadores de infraestructura carretera más importantes de México. Los resultados obtenidos al cierre de 2017 se describen a continuación:

1. Durante el ejercicio 2017 los ingresos por peaje y otros ingresos por concesión registraron \$8,035.6 millones, un incremento de 11.3% respecto a 2016 en que se situaron en \$7,219.6 millones; así también la UAFIDA se situó en \$6,487.8 millones en 2017, un incremento de 11.6% respecto a 2016 en que se situó en \$5,815.6 millones. Finalmente, la UAFIDA Ajustada registró durante 2017 \$7,105.0 millones, un incremento de 9.9% respecto de \$6,462.9 millones de 2016. El margen UAFIDA ajustada fue de 88.4%¹ al cierre de 2017 en comparación con 89.5% al cierre de 2016.
2. El 22 de febrero de 2017, la Dirección General de Desarrollo Carretero de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, emitió el oficio mediante el cual autorizó a COTESA el inicio de operaciones de manera parcial. El 13 de octubre de 2017 se obtuvo el oficio definitivo de inicio operaciones.
3. El 27 de abril de 2017, RCO ejecutó un contrato de apertura de crédito simple con Banco Santander (México), S.A., por un monto de \$2,000.0 millones con un plazo de 12 años. RCO planea destinar los recursos netos de esta nueva línea de crédito principalmente a pagar los Gastos de Mantenimiento Mayor y de Obras de Ampliación erogados durante el periodo de disposición del crédito de 30 meses. Al cierre de diciembre de 2017 se han dispuesto \$405.0 millones.
4. Los ingresos por servicios auxiliares tuvieron un crecimiento de 12.0% gracias a la labor de comercialización en el Derecho de Vía que proviene principalmente de la instalación de servicios propios como restaurantes y tiendas de conveniencia, ingresos recibidos por el uso del Derecho de Vía cobrados a locatarios por negocios tales como gasolineras y tiendas de conveniencia. Al cierre de 2017, RCO opera un total de 44 establecimientos de servicios auxiliares.
5. Con fecha 21 de diciembre de 2017 concluyó de manera exitosa la ampliación del plazo de vencimiento de la deuda bancaria contraída con Banobras en 2013, con vencimiento original en 2032, a un nuevo vencimiento en 2037. Adicionalmente, RCO contrató con Banobras deuda preferente por un monto de hasta \$4,000.0 millones con vencimiento en 2037, de los cuales al cierre de diciembre 2017 se dispusieron \$2,000.0 millones. El monto remanente podrá ser dispuesto durante los siguientes 3 años, contados a partir de dicha fecha.
6. Durante 2017 RCO realizó distribuciones de exceso de efectivo mediante reembolsos de capital a sus accionistas por un monto total de \$3,150.0 millones, sumando así un total de \$7,679.8 millones distribuidos en los últimos tres años; lo anterior demuestra la solidez financiera y la generación de valor de la Compañía a sus accionistas.
7. Con fecha 16 de enero de 2018, concluyó de manera exitosa la ampliación del plazo de vencimiento de la deuda bancaria contraída con Inbursa en 2014, con vencimiento original en 2029, a un nuevo vencimiento en 2034.
8. Con fecha del 19 de febrero de 2018, Se resolvió autorizar una reducción de la parte variable del capital social de la Sociedad en la cantidad de \$2,600.0 millones. Se aprobó que los fondos que se obtengan de la reducción de la parte variable del capital social serán reembolsados a los accionistas mediante una distribución de excedentes de efectivo, pagadera en una o varias exhibiciones en proporción al valor de lo aportado al capital social por cada uno de ellos.

¹ UAFIDA AJUSTADA dividida entre Total ingresos de peaje y otros ingresos de concesión.

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

Por su parte, uno de los elementos claves de la estrategia para acelerar el crecimiento de tráfico comercial ha sido el esfuerzo de venta directa de los servicios de las Autopistas al sector del autotransporte, tanto de carga como de pasajeros. Después de seis años de ejecución de nuestro programa comercial, al cierre del año 2017 contamos con más de 46 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 materia de seguridad para el usuario, implementamos estrategias de mitigación de riesgos que lograron reducir la frecuencia de siniestralidad con relación al año anterior, entre las cuales se encuentran la ejecución de la campaña de seguridad vial durante el periodo vacacional en las diferentes plazas de cobro, fomentando el uso del cinturón de seguridad en nuestros usuarios así como el reforzamiento de la señalización vertical y horizontal en aquellos puntos que históricamente han sido puntos de accidentes de manera recurrente. Adicionalmente, tanto la severidad como los costos de los accidentes se han reducido a una TACC del 7.3% en el periodo de 2008 a 2017.

Respecto a servicios conexos prestados a los usuarios en nuestra red carretera, durante 2017 se continuó con el plan de desarrollo, lográndose un incremento en la variedad y calidad en la oferta de servicio de las Autopistas. Al cierre de 2017 contamos con: (i) once restaurantes propios y un restaurante operado por socios comerciales bajo la marca "Subway"; (ii) se operan internamente diez restaurantes bajo la marca "Papa John's", y (iii) veintiún tiendas "Área 24/7". Además, en diciembre 2017, se inauguró la primera sucursal de "Cuarto de Kilo". Al cierre de 2017 existen en las Autopistas al amparo del FARAC I cuarenta y tres estaciones de servicio o tiendas de conveniencia operadas por RCO con áreas de descanso y todas las plazas de cobro han sido dotadas de servicios sanitarios.

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 mantenga en un estado óptimo de conservación.

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

1.2.1 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 y CICASA 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 el plazo de la Concesión y 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 la totalidad de las acciones representativas del capital social 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 una 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 ("S.A.B"), teniendo que llevar a cabo, entre otros, los siguientes cambios requeridos por la LMV: (i) el cambio de su tipo societario 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 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 con la totalidad de miembros independientes y de un comité de prácticas societarias con mayoría de miembros independientes para apoyar al Consejo; (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 con fecha 22 de octubre de 2012 la actualización de la inscripción de las acciones emitidas por la Compañía en el RNV, misma que había sido obtenida con motivo de su transformación en S.A.P.I.B. en el año 2009. Las acciones emitidas por la Compañía y registradas se encuentran inscritas en el RNV bajo el número 3249-1.90-2012-003.

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

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

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

1.2.2 Descripción general del negocio de RCO

Con aproximadamente 663.9 km de longitud carretera que conforman el paquete FARAC I, 166.5 km de longitud carretera de los Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS y 31 km de longitud en COTESA, RCO y subsidiarias constituyen una de las mayores empresas titulares de concesiones privadas de México.

Las Autopistas al amparo del FARAC I son parte del corredor principal que conecta la Ciudad de México y la zona metropolitana de Guadalajara, las dos zonas metropolitanas más pobladas de México², así como otras urbes relevantes del Bajío y del Occidente de México, tales como Morelia, Zamora, Lagos de Moreno, La Piedad, Tepatlán, San Juan de los Lagos, Zapotlanejo, León y Aguascalientes, en los Estados de Michoacán, Jalisco, Guanajuato y Aguascalientes.

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

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

La Compañía obtiene ingresos de los Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS a través de cobros a la SCT por servicios de operación y por servicios de peaje basados en el número de vehículos que usan dichos tramos. Los

² Obtenido del último censo INEGI 2010.

cobros por servicios de operación son recibidos por proveer la capacidad carretera en los Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS de acuerdo con el Título de Concesión CONIPSA y el Título de Concesión COVIQSA.

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

La red de las Autopistas al amparo del Título de Concesión FARAC I está ubicada en los Estados de Jalisco, Michoacán, Aguascalientes y Guanajuato; en conjunto, estos Estados contribuyeron aproximadamente con 14.5% del PIB de México en 2016³. Colectivamente, las cinco ciudades más pobladas de la región se encuentran alrededor de las Autopistas (Guadalajara, León, Aguascalientes, Morelia y Ciudad de México), cuyas respectivas entidades federativas cuentan con aproximadamente el 24.2%⁴ de la población del país.

Por otra parte, los Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS están ubicados en los Estados de Michoacán, Guanajuato y Querétaro. Dichos Estados contribuyeron aproximadamente con el 8.7% del PIB de México en 2016⁵ y cuentan con aproximadamente el 10.4%⁶ de la población del país.

La Autopista al amparo del Título de Concesión de COTESA está ubicada en el Estado de Nayarit, el cual contribuyó aproximadamente con el 0.7% del PIB en México en 2016⁷ y cuenta con aproximadamente el 1.0%⁸ de la población del país.

Tanto las Autopistas como los Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS, son operados por RCO Carreteras, la única responsable del cumplimiento de las obligaciones derivadas de los Títulos de Concesión de los que la Compañía y sus subsidiarias son titulares.

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

Adicionalmente, bajo el Título de Concesión FARAC I, la Compañía tiene como principal actividad llevar a cabo las obras de ampliación establecidas en el Título de Concesión de RCO, de las cuales al 31 de diciembre de 2017 se encuentran en proceso de construcción las siguientes:

- (i) La segunda etapa de Jiquilpan – La Barca – construcción modernización, operación, conservación y mantenimiento del tramo libre de peaje con origen en Jiquilpan, en el Estado de Michoacán, y terminación en el entronque con la Autopista Maravatío – Zapotlanejo, en el Estado de Jalisco (12 km).

Derivado de las modificaciones a las condiciones técnicas, operativas y financieras del Título de Concesión FARAC I al incorporar el proyecto antes mencionado a las Obras de Ampliación, se extendió la vigencia de dicho título por 4.5 años.

Mayor detalle sobre el estatus actual de las Obras de Ampliación en la Sección II.2.11 del presente Reporte Anual.

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

(a) *Autopista Guadalajara – Zapotlanejo*

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

³ Dato obtenido con la última actualización disponible a diciembre 2016 del Banco de Información Económica del INEGI (BIE).

⁴ Obtenido del último censo INEGI 2010.

⁵ Dato obtenido con la última actualización disponible a diciembre 2016 del Banco de Información Económica del INEGI (BIE).

⁶ Obtenido del último censo INEGI 2010.

⁷ Dato obtenido con la última actualización disponible a diciembre 2016 del Banco de Información Económica del INEGI (BIE).

⁸ Obtenido del último censo INEGI 2010.

4.2 millones⁹ 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 2017, la Autopista Guadalajara – Zapotlanejo tuvo un TPD de 40,657 vehículos e ingresos por \$880.2¹⁰ millones. Los ingresos aumentaron a una TACC de 8.5% en el periodo de 2000 a 2017. Por su parte el TPD creció a una TACC de 4.0% en el periodo 2000 a 2017.

(b) Autopista Maravatío – Zapotlanejo

Esta autopista está compuesta de cuatro carriles de peaje, con una longitud total de 318.4 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 en lo que a la población se refiere. Al cierre del 2017, tuvo un TPD de 10,185 vehículos e ingresos por \$2,273.7¹¹ millones. Los ingresos aumentaron a una TACC de 11.0% en el periodo de 2000 a 2017. Por su parte, el TPD creció a una TACC de 5.6% en el periodo 2000 a 2017.

(c) Autopista Zapotlanejo – Lagos de Moreno

Esta autopista de cuatro carriles de peaje inició operaciones en mayo de 1991, contó con una longitud inicial de 118.5 km que se ha visto ampliada a 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 Ciudad de México con Guadalajara. Al cierre del 2017, tuvo un TPD de 15,250 vehículos e ingresos por \$1,878.1¹² millones. Los ingresos aumentaron a una TACC de 11.2% en el periodo de 2000 a 2017. Por su parte, el TPD creció a una TACC de 5.5% en el periodo 2000 a 2017.

(d) Autopista León – Aguascalientes

Esta autopista de cuatro carriles de peaje comenzó operaciones en septiembre de 1992; cuenta con 127.2 km después de que en 2009 se realizó la expansión correspondiente a los últimos 4.3 km del Entronque El Salvador, así como la ampliación de 19 km del entronque Desperdicio II de la Autopista Zapotlanejo-Lagos de Moreno a Encarnación de Díaz. Conecta los Estados de Guanajuato, el norte de Jalisco y Aguascalientes. Guanajuato se encuentra en el centro de la zona industrial de México y juega un papel estratégico en el transporte de carga y de pasajeros a través de México. Así también, este tramo es vía alterna a la interconexión Norte Ciudad de México – Guadalajara. Al cierre del 2017, tuvo un TPD de 13,839 vehículos e ingresos por \$1,504.6¹³ millones. Los ingresos aumentaron a una TACC de 11.7% en el periodo de 2000 a 2017. Por su parte el TPD creció a una TACC de 6.3% en el periodo 2000 a 2017.

(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 2017 se situó en 23,098 vehículos e ingresos¹⁴ por \$274.9 millones.

(f) Tramo carretero Querétaro – Irapuato

Este tramo carretero de jurisdicción federal libre de peaje está concesionado a la subsidiaria COVIQSA, cuenta con 93 km de longitud y es utilizado constantemente para el transporte de mercancías entre las ciudades de Irapuato,

⁹ Obtenido del último censo INEGI 2010

¹⁰ Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico, no incluyen IVA.

¹¹ Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico, no incluyen IVA.

¹² Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico, no incluyen IVA.

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

¹⁴ Ingresos por servicios de peaje y servicios de operación, no incluyen IVA,

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 da paso vehicular a gran número de transportistas que realizan actividades comerciales en la región. Su adquisición por parte de la Compañía se dio en el mes de septiembre del año 2011. El TPD al cierre del 2017 se situó en 38,564 vehículos e ingresos¹⁵ por \$908.8 millones.

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

(g) Autopista Tepic – San Blas

Esta autopista de peaje está concesionada a la subsidiaria COTESA a partir del 4 de mayo de 2016; cuenta con 31 km de longitud y conecta los municipios de Tepic y San Blas, en el Estado de Nayarit. Dicha autopista reduce el tiempo de traslado entre ambos municipios de una hora a veinte minutos, impulsando así el desarrollo económico de la zona. Por otro lado, el aforo vehicular de la autopista se verá beneficiado en un futuro con la finalización de las obras del Nuevo San Blas, que busca impulsar y promover al municipio de San Blas como un destino turístico en el país. Al 31 de diciembre de 2017, el TPD se situó en 2,945 vehículos e ingresos¹⁶ por \$47.4 millones.

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

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

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

Concesión	Tramo	Tipo de Activo	Ubicación	Longitud (1)	TPD	Ingresos 2017 (2)(3)(6)		Inicio de Operaciones (4)	Término de Concesión
						(cifras en miles)	% Ingresos		
FARAC I	Guadalajara- Zapotlanejo	Autopista	Jalisco	26.0	40,657	880,188.8	11.3%	1994	2042
FARAC I	Maravatio- Zapotlanejo	Autopista	Jalisco y Michoacán	318.4	10,185	2,273,718.6	29.3%	1993	2042
FARAC I	Zapotlanejo- Lagos	Autopista	Jalisco	146.3	15,250	1,878,084.4	24.2%	1991	2042
FARAC I	León- Aguascalientes	Autopista	Aguascalientes Guanajuato y Jalisco	127.2	13,839	1,504,563.1	19.4%	1992	2042
FARAC I	Jiquilpan-La Barca	Libre de peaje	Michoacán y Jalisco	46.0				En Construcción	
Subtotal (5)				663.9	13,361	6,536,554.9			
COVIQSA	Querétaro- Irapuato	Libre de peaje	Querétaro y Guanajuato	93.0	38,564	908,823.9	11.7%	2011	2026
CONIPSA	Irapuato- La Piedad	Libre de peaje	Querétaro Guanajuato y Michoacán	73.5	23,098	274,937.0	3.5%	2009	2025
Subtotal (5)				166.5	31,737	1,183,761.0			
COTESA	Tepic-San Blas	Autopista	Nayarit	31.0	2,945	47,408.5	0.6%	2017	2046
Subtotal (5)				31.0	2,945	47,408.5			
Total				861.4		7,767,724.4	100.0%		

(1) El tramo Maravatio-Zapotlanejo incluye 8.7Km correspondientes a la Obra de Ampliación Zacapu. Mayor detalle en la sección II.1.11

(2) Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico (FARAC I y COTESA)

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

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

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

(6) Dato extraído del sistema de operaciones diarias, existe una diferencia en temporalidad comparada con los registros contables.

FARAC I

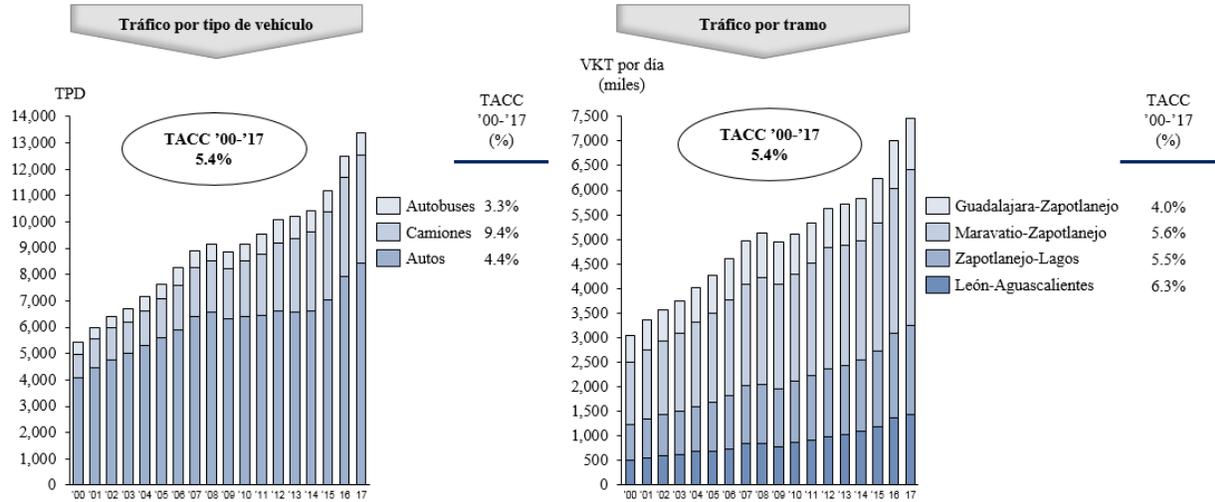
El crecimiento en TPD de las Autopistas al amparo del FARAC I en 2017 respecto al cierre del 2016 fue de 6.9%, el crecimiento de 2016 respecto al cierre del 2015 fue de 12.0% y el crecimiento del 2015 respecto a 2014 fue de 7.0%.

¹⁵ Ingresos por servicios de peaje y servicios de operación, no incluyen IVA.

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

El tráfico de camiones fue el que más contribuyó al crecimiento en 2017 con un incremento del 9.3% respecto a 2016, frente a un aumento de 0.9% de autobuses y el incremento de 6.4% de autos, ambos respecto a 2016. En el Gráfico 1 se muestra el Tráfico Promedio Diario (TPD) de las Autopistas al amparo del FARAC I, según el tipo de vehículo y el tramo.

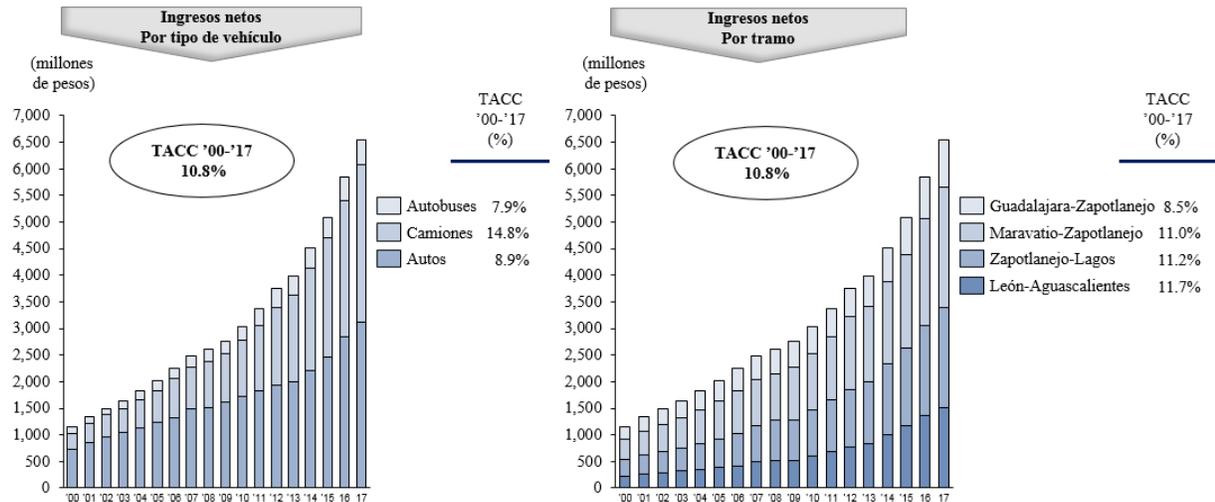
Gráfico 1. Tráfico Promedio Diario



Como se muestra en el Gráfico 1, los automóviles contribuyen con la mayor parte del TPD, situándose al finalizar el 2017 en el 63.1% de la totalidad del TPD de la red de FARAC I, mientras que los camiones contribuyen con un 30.6% y los autobuses representan el 6.3% restante.

El Gráfico 2 muestra el crecimiento de los ingresos por peaje de las Autopistas al amparo de FARAC I en los últimos 17 años.

Gráfico 2. Ingreso histórico de las Autopistas al amparo de FARAC I (millones de Pesos)¹⁷



Por su parte, los ingresos de las Autopistas al amparo del FARAC I (en términos nominales) han presentado un crecimiento considerable como consecuencia del incremento en tráfico, de los aumentos permitidos a las tarifas conforme a la evolución del INPC, en donde se registra un TACC de 3.9% del año 2000 al 2017, así como de la implementación de estrategias operativas. El incremento en ingresos registró una TACC de 10.8% del año 2000 al

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

2017, situándose al cierre de 2017 en \$6,536.6¹⁸ millones, lo que representa un incremento de 12.1% respecto a 2016.

CONIPSA Y COVIQSA

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

Tramo carretero libre de peaje	Ubicación	Longitud	TPD		Crecimiento en TPD (%)	Ingresos 2017 (1)	Inicio de Operaciones	Término de Concesión
			2017	2016				
Querétaro - Irapuato	Querétaro y Guanajuato	93.0	38,564	40,205	-4.1%	908,823.9	2011	2026
Irapuato - La Piedad	Querétaro Guanajuato y Michoacán	73.5	23,098	22,835	1.1%	274,937.0	2009	2025
Total (2)		166.5	31,737	32,537	-2.5%	1,183,761.0		

(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.

CONIPSA

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2017, el TPD en la carretera de Irapuato – La Piedad tuvo un incremento de 1.1%, el cual fue de 23,098 vehículos, en comparación con el año 2016 en el que el TPD fue de 22,835 vehículos.

Los ingresos de CONIPSA por concepto de servicios de peaje y servicios de operación fueron de \$274.9 millones y representaron un crecimiento de 1.7% respecto a 2016 en que la cifra fue de \$270.4 millones.

COVIQSA

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2017, el TPD en la carretera de Querétaro – Irapuato fue de 38,564 vehículos, el cual tuvo un decremento de 4.1%, en comparación con el año 2016 en el que el TPD fue de 40,205 vehículos.

Los ingresos por servicio de peaje y operación en el año 2017 se situaron en \$908.8 millones por parte de COVIQSA, lo cual representó un crecimiento de 3.2% respecto a 2016, en el que fue de \$880.6 millones.

I.2.4 Resumen de situación financiera

La información financiera seleccionada correspondiente a los ejercicios 2017, 2016 y 2015 fue obtenida de los estados financieros consolidados dictaminados de RCO preparados con base en las NIIF (IFRS, por sus siglas en inglés) emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (IASB, por sus siglas en inglés), mismos que forman parte del presente Reporte Anual como parte integrante del Anexo A. Por lo tanto, dicha información financiera seleccionada debe leerse conjuntamente con dichos estados financieros.

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

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

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

¹⁸ Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico, no incluyen IVA.

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

(miles)	Por los años terminados el 31 de diciembre de:		
	2017	2016	2015
Total ingresos de peaje y otros ingresos de concesión *	8,035,576.0	7,219,615.0	6,342,630.0
Utilidad de operación	5,595,931.7	4,979,575.7	4,406,410.6
UAFIDA	6,487,809.8	5,815,559.5	5,193,160.1
Gastos por intereses	3,551,226.2	3,787,695.5	3,388,279.0
Utilidad (pérdida) neta consolidada del periodo	1,895,668.6	1,088,594.2	1,000,175.6
Margen neto **	23.6%	15.1%	15.8%
Efectivo y equivalentes de efectivo, circulante	8,741,237.2	6,678,792.5	6,923,061.1
Activo intangible por concesión	42,900,028.8	43,047,020.9	43,392,680.1
Deuda a largo plazo	40,847,813.6	37,846,802.3	37,404,069.3
Capital contable	16,552,401.6	17,754,471.8	17,049,985.5

* 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

*** El costo del peaje electrónico de FARAC I fue de 55,864, 47,419 y 39,301 en 2017, 2016 y 2015 respectivamente.

	Por los años terminados el 31 de diciembre de:		
	2017	2016	2015
Utilidad de operación.....	5,595,931.7	4,979,575.7	4,406,410.6
Amortización del activo intangible por concesión.....	879,727.9	822,311.5	781,113.0
Depreciación.....	12,150.2	13,672.4	5,636.5
UAFIDA.....	6,487,809.8	5,815,559.5	5,193,160.1
Margen UAFIDA %.....	80.7%	80.6%	81.9%
Provisión de mantenimiento mayor.....	617,140.9	647,380.0	412,186.3
UAFIDA ajustada.....	7,104,950.7	6,462,939.5	5,605,346.4
Margen UAFIDA Ajustada %.....	88.4%	89.5%	88.4%

I.2.5 Descripción del plan de negocios

La estrategia de negocios de RCO está orientada a:

1. Expandir la base de ingresos.
2. Mejorar la conectividad de las Autopistas.
3. Expansión de la red concesionada.
4. Mejorar las eficiencias operacionales.
5. Mejorar los servicios de carretera.
6. Fortalecer la cobranza efectiva del peaje.
7. Expansión de la red concesionaria.

Con el fin de alcanzar estos objetivos generales, la estrategia de la Compañía incluye acciones concretas en materia de mejoras a la red y su conectividad, la búsqueda de modificaciones y ajustes a sus distintas concesiones, la implementación de estrategias de marketing y ventas, el aumento en la penetración de los servicios auxiliares, la operación de activos de terceros e inclusive adquisiciones estratégicas no sólo en el sector transporte sino otras en el área de influencia de las Autopistas.

RCO busca constantemente expandir la base de ingresos por medio de iniciativas de mercadotecnia y venta, tales como campañas publicitarias tanto para los usuarios actuales como para los usuarios potenciales de las Autopistas, 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 2017, RCO cuenta con un parque de más de seiscientos sesenta señales inductivas, lo que representa más del 20.0% de señalamiento adicional que al cierre de 2016.

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 2017 continuaron los esfuerzos de difusión y promoción para la Autopista Maravatío – Zapotlanejo. Gracias a que en 2016, los operadores de los tramos carreteros que conectan al tramo Maravatío – Zapotlanejo con Atlacomulco y con Toluca comenzaron con la operación de los lectores de tags electrónicos en sus plazas de cobro, y a que RCO comenzó a operar más carriles con lectura de tags electrónicos, se incrementó en 10.0% el uso de tags electrónicos dentro de las autopistas de RCO. Asimismo se pudo llevar a cabo una mayor difusión de la autopista Maravatío – Zapotlanejo como la mejor y más rápida alternativa entre Guadalajara y Ciudad de México (tanto a través del Arco Norte como puente clave para conectar con el norte de Ciudad de México y con el Sureste del país como por la Vía Toluca conectando con el poniente de Ciudad de México). 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 2017, existen en las Autopistas al amparo del FARAC I 20 estaciones de servicio con áreas de descanso. Adicionalmente dentro del Derecho de Vía se cuenta con 21 tiendas de conveniencia bajo el nombre comercial de “Área 24/7”, así como con 23 restaurantes, de los cuales 10 corresponden a la franquicia “Papa John’s”, 12 a la franquicia “Subway” y 1 a la franquicia “Cuarto de Kilo”; de estos últimos 11 son operados por RCO y 1 por un socio comercial. Se continuará incrementando los Servicios Auxiliares en las Autopistas, ofreciendo mayor variedad de productos de consumo para los usuarios de la misma.

Se cuenta adicionalmente con el servicio de asistencia vial a usuarios 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, se encuentra en un proceso de mejora continua 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, durante el ejercicio 2017 se han continuado los programas tanto de formalización o cierre 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.2.3 “Canales de Distribución” del presente Reporte Anual.

I.3 Factores de riesgo

Los factores de riesgo inherentes a RCO aquí mencionados son, de los actualmente conocidos por la Concesionaria, los que se consideran relevantes, dado que, de concretarse en el futuro, podrían tener un efecto adverso significativo sobre la liquidez, las operaciones o situación financiera de RCO y, por lo tanto, sobre el pago de los Certificados Bursátiles.

La Compañía está en un proceso continuo de identificación de riesgos con la finalidad de establecer medidas de mitigación de los mismos y evitar efectos negativos a su patrimonio.

I.3.1 Riesgos relacionados con las Concesiones

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

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

La vigencia del Título de Concesión FARAC I concluye el 4 de abril de 2042; la vigencia del Título de Concesión COTESA concluye el 4 mayo de 2046; por su parte, la vigencia del Título de Concesión CONIPSA y del Contrato PPS respectivo, concluyen el 12 de septiembre de 2025 y la vigencia del Título de Concesión COVIQSA y del Contrato PPS respectivo, concluyen el 21 de junio de 2026. Es importante señalar que, en caso de que la vigencia

de cualquiera de las concesiones termine, RCO no puede asegurar que el Gobierno Federal otorgará una prórroga de la concesión respectiva o que dicha prórroga sea otorgada en los mismos términos que los actuales.

En términos del Título de Concesión FARAC I, el Título de Concesión COTESA, el Título de Concesión 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), al Presidente del Consejo de Administración o al Director General de RCO;
- (iii) No exhibir la garantía de cumplimiento requerida en la Concesión FARAC I;
- (iv) La negligencia en la prestación del servicio concesionado, que ponga en riesgo grave la seguridad de los usuarios, de terceras personas o de los bienes que formen parte de las Autopistas y de los Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS;
- (v) Las desviaciones sustanciales e injustificadas al programa de operación, explotación, conservación y mantenimiento;
- (vi) No cumplir con el Compromiso de Construcción por causas imputables a RCO;
- (vii) El abandono del servicio o cuando RCO deje de operar las Autopistas por un período mayor de 48 horas;
- (viii) La inobservancia reiterada, injustificada y grave de lo ordenado por la 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.

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

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.

El Título de Concesión CONIPSA y el Título de 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.

El 13 de junio de 2014 se extendió la vigencia del Título de Concesión FARAC I por 4 años y seis meses, derivado de las modificaciones a las condiciones técnicas, operativas y financieras al incorporar a las Obras de Ampliación del Título de Concesión FARAC I, el proyecto de construcción, modernización, operación, conservación y mantenimiento de nombre Jiquilpan – La Barca, con origen en Jiquilpan, en el Estado de Michoacán, y terminación en el entronque con la Autopista Maravatío – Zapotlanejo, en el Estado de Jalisco. En tal virtud, las obligaciones de RCO en relación con dicho ramal constituyen parte del Compromiso de Construcción cuyo incumplimiento por parte de la compañía podría dar lugar a la revocación del Título de Concesión FARAC I en los términos de su Condición Cuadragésima Segunda.

RCO no puede asegurar que el Gobierno Federal de México no terminará anticipadamente la Concesión FARAC I, la Concesión COTESA, 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. Asimismo, en caso de que la Concesión COTESA termine anticipadamente por rescate, se establecerán las bases generales que servirán para fijar el monto de la indemnización que haya de cubrirse a COTESA, tomando en cuenta la inversión efectuada y debidamente comprobada, así como la depreciación de los bienes, equipos e instalaciones destinados directamente a los fines de la concesión, en términos de lo dispuesto en el artículo 19 de la Ley General de Bienes Nacionales. Por otra parte, en caso de que la Concesión 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 COTESA, 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. Existe la posibilidad de que sean indemnizadas, en cuyo caso dichos recursos formarían parte del patrimonio del Fideicomiso de Pago de los Acreedores Preferentes.

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; en el caso de rescate de la Concesión de COTESA, el Gobierno Federal deberá tomar en cuenta la inversión efectuada y debidamente comprobada, así como la depreciación de los bienes, equipos e instalaciones destinados directamente a los fines de la Concesión, todos estos elementos conforme a los Estados Financieros de la Concesionaria pero en ningún caso podrá tomar como base para fijarlo, el valor de los bienes concesionados. Por su parte, en caso de rescate de la Concesión 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 y COTESA 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 de Peaje PPS pudiesen verse dañados debido a eventos de caso fortuito o fuerza mayor (incluyendo desastres naturales, bloqueos o manifestaciones sociales), pudiendo restringirse o interrumpirse su operación. No es posible asegurar que la SCT revisará la afectación sufrida con base en el Título de Concesión FARAC I y el Título de Concesión COTESA a efecto de determinar las consecuencias y/o compensar las pérdidas que ello pudiese haber causado.

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 y subsidiarias

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

Los niveles actuales de aforo podrían verse adversamente afectados por cambios en las condiciones del sistema nacional de carreteras. Como cualquier otro concesionario de autopistas, RCO está expuesta a que, en un futuro, ya sea el Gobierno Federal o los Gobiernos Estatales, 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 lo que respecta a nuevas concesiones, la SCT adjudicó mediante un proceso de licitación, el proyecto denominado "Pacífico Sur", en el cual se encuentra el tramo correspondiente al Libramiento Sur de Guadalajara, el cual entró en operación de manera total a finales de 2017. Este proyecto contempla una nueva configuración en la interconexión con la Autopista Zapotlanejo – Lagos de Moreno y la Autopista Maravatío – Zapotlanejo configuración que ha sido ejecutada en su totalidad. Dicho proyecto fue adjudicado en agosto de 2011 y debido a que hubo cambios respecto al proyecto original, que se considera que puedan tener un efecto adverso en el flujo de tráfico de las Autopistas se estableció con la SCT el mecanismo para la compensación de la afectación.

A pesar de la existencia de estas medidas compensatorias, es posible que éstas no sean suficientes para compensar las disminuciones en los ingresos de RCO que pudieran implicar dichas interconexiones. Derivado de la posibilidad de que se construyan nuevas vialidades, no es posible asegurar que el flujo vehicular de las Autopistas

se mantendrá como hasta ahora y que, en caso de disminuir, ello no tenga un impacto adverso en los resultados de operaciones de RCO.

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

El Título de Concesión FARAC I permite a RCO 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 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.

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 el importe 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 construcción, incluyendo los ocasionados por retrasos en la liberación de Derecho de Vía relacionados con la Concesión FARAC I

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

1.3.2.5 Fluctuación de la tasa de interés

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

RCO celebra Contratos de Cobertura de tasas de interés para cubrir la totalidad de su deuda en tasa variable; no obstante, dichas coberturas podrían no ser suficientes para evitar una afectación negativa a los resultados financieros de RCO.

1.3.2.6 Liquidez

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

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

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

I.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.

I.3.2.9 Evasión, comportamientos ilegales y toma de casetas

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

I.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.

I.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.

I.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 Responsabilidad Ambiental y Cambio Climático.

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

En materia de cambio climático, cabe repetir que el sector transporte es el sector de más grande y de mayor crecimiento en el mundo en términos de consumo de energía y emisiones de gases de efecto invernadero. En la medida en que existan otros medios de transporte cuyos consumos y emisiones sean significativamente menores y/o la legislación aplicable obligue al uso de dichos medios de transporte, podría generar un menor aforo en las Autopistas, 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.

I.3.2.17 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.3.2.18 Relaciones laborales de RCO

A pesar de que RCO considera que actualmente mantiene buenas relaciones con el personal contratado por Prestadora de Servicios RCO y RCO Carreteras, el surgimiento de conflictos laborales futuros puede tener un efecto negativo sobre sus resultados de operación.

En particular, la operación de las Autopistas está a cargo del personal contratado por Prestadora de Servicios RCO y RCO Carreteras. RCO, a través de sus subsidiarias Prestadora de Servicios RCO y RCO Carreteras, contaba al 31 de diciembre de 2017 con un total de 1,283 empleados, de los cuales personal relacionado a las operaciones de mantenimiento estaba afiliado a un sindicato con el que se tiene celebrado un contrato colectivo de trabajo. La operación de las Autopistas no se ha visto afectada por conflictos laborales desde que RCO inició sus operaciones. Sin embargo, los conflictos laborales, las huelgas o la negociación de aumentos salariales considerables, ya sea como resultado de las iniciativas sindicales, las rotaciones de personal o cualesquiera otras circunstancias, podrían tener un efecto adverso significativo en las actividades, la situación financiera, los resultados de operación, los flujos de efectivo y/o las perspectivas de RCO.

I.3.2.19 Dependencia de personal clave

RCO depende de los servicios de sus principales funcionarios y empleados clave. La pérdida de cualquiera de sus principales funcionarios experimentados, empleados clave o administradores de alto nivel puede afectar negativamente la capacidad de RCO para instrumentar su estrategia de negocios. La competencia para encontrar

a personal calificado es intensa y es posible que RCO sea incapaz de atraer, integrar o retener a dicho personal con base en niveles de experiencia o remuneración que son necesarios para mantener la calidad y reputación de RCO o para sustentar o expandir sus operaciones. El negocio de RCO puede verse afectado si no es posible atraer y retener a este personal necesario y por tanto, no se puede asegurar ni garantizar que RCO logre sus objetivos estratégicos.

I.3.2.20 Flexibilidad para administrar operaciones sujetas a limitaciones en razón del régimen legal aplicable a la prestación de un servicio público sujeto a regulación por parte del Gobierno Federal

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

No hay seguridad de que las leyes o reglamentos que regulan el negocio de RCO no sean modificados en el futuro o sean aplicados o interpretados de forma tal que pudieran tener un efecto adverso en los resultados de sus operaciones. Cualquier reforma a la legislación 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 adicionales 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; y de la Concesión COTESA, a través de la cual COTESA construye, opera, explota, conserva y mantiene una autopista de peaje; el esquema de la Concesión COVIQSA y de la Concesión CONIPSA está basado en Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS; 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 el tramo concesionado Irapuato-La Piedad y en el tramo concesionado Querétaro – Irapuato. Por lo anterior, cualquier fluctuación en el nivel de tráfico en dichos tramos, puede afectar los ingresos de ambas 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 dichos tramos, 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.

El pago por servicios de operación es la cantidad que la SCT pagará bajo el contrato PPS por mantener las Concesiones disponibles para su uso y en cumplimiento de los requerimientos de capacidad, de conformidad con el mecanismo de pago establecido en el contrato PPS. Por lo anterior, cualquier falta en el cumplimiento de los requerimientos establecidos en el contrato PPS, puede afectar los ingresos de ambas subsidiarias.

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 de COTESA y en menor medida porque los gastos que deben erogar las concesionarias podrían resultar mayores a los esperados.

I.3.2.24 Los ingresos de RCO derivan principalmente de la operación de las Autopistas

Durante el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2017, los ingresos de RCO derivaron principalmente de la operación de las Autopistas y Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS. Cualquier acción gubernamental que tuviera un efecto negativo en la Concesión FARAC I, una recesión en esta región de México, un desastre natural o cualquier otro evento que pudiera tener un efecto adverso en los niveles de tráfico en las Autopistas, pueden presentar un efecto significativo adverso en la situación financiera y resultados de operación de RCO. Adicionalmente, la obstaculización en el paso hacia las casetas de cobro derivado de movimientos sociales podría afectar de forma negativa los ingresos de las Autopistas.

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

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

1.3.3 Riesgos relacionados con contratos

1.3.3.1 Contrato de Prenda sobre Acciones

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

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

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

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

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

1.3.3.2 Fideicomiso de Pago de los Acreedores Preferentes

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

1.3.3.3 Contrato de Prenda sin Transmisión de Posesión

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

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

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

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

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

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

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

1.3.3.5 Instrumentos financieros derivados

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

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.

1.3.4 Cancelación de registro de acciones

La CNBV tiene la facultad de cancelar la inscripción de las acciones de RCO en el RNV, así como las de cualquier otra emisora, al incurrir en infracciones graves o reiteradas a la LMV en los términos del artículo 108, fracción I, de la misma. De cancelarse dicha inscripción, RCO dejaría de tener el carácter de sociedad anónima bursátil, quedando sujeta por ministerio de ley al régimen previsto en la Ley General de Sociedades Mercantiles para las sociedades anónimas o a lo establecido en la LMV en caso de adoptar la modalidad 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 de Peaje PPS. Históricamente, México ha experimentado periodos dispares de crecimiento económico. Durante 2017, México presentó un crecimiento limitado de 1.5%¹⁹ del PIB en comparación con el 2016, el cual se encontró dentro de las estimaciones de 1.3% y 2.3% realizadas por Banxico²⁰, lo anterior se debe principalmente a: (i) caída pronunciada en los precios del petróleo, (ii) actividad económica por debajo de lo esperado, (iii) cautela de los gastos de los consumidores, y (iv) la inseguridad y situación política del país.

Debido a los modestos aumentos en el PIB durante 2015, 2016 y 2017, 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 2.1%, 3.4% y 6.8% durante 2015, 2016 y 2017 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 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.

I.3.5.4 Inseguridad

Recientemente México ha atravesado periodos de violencia y crimen por la actividad delictiva de los cárteles 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 de Peaje PPS.

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.

¹⁹ Dato obtenido con la última actualización disponible a diciembre 2016 del Banco de Información Económica del INEGI (BIE).

²⁰ Fuente: Informe trimestral octubre-diciembre 2016 BANXICO

Las antedichas condiciones de inseguridad pueden impactar el aforo vehicular en las Autopistas y Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS 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 y Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS estatales o federales a determinado tipo de vehículos. Más aún, en los últimos años el gobierno ha reformado el régimen fiscal de las empresas, incluyendo el de RCO. Los términos de la concesión de RCO no la eximen de cualesquiera reformas a la legislación fiscal. En el supuesto de que el gobierno reforme la legislación fiscal de manera que las obligaciones de pago de impuestos de RCO se incrementen en forma significativa, la misma está obligada a pagar cantidades más elevadas que resulten exigibles de conformidad con dichas reformas, lo cual puede tener un efecto adverso significativo. Adicionalmente, las reformas constitucionales, cambios a reglamentos y decretos o de otras leyes también podrían afectar los resultados de operación de RCO.

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

Con base en la Ley de ISR de 2014, la tasa fue 30% para 2016 y 2017 y continuará al 30% para los años posteriores salvo alguna modificación a la LISR.

1.3.5.7 Reformas a la Circular Única de Emisoras

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

RCO no tiene certeza de que la CUE y las normas financieras vigentes al 31 de diciembre de 2017, continuarán siendo vigentes o que no habrá reformas a ciertas normas dentro de las NIIF que deriven en la necesidad de RCO de reformular su información financiera y que, por tanto, se modifiquen los rubros integrantes de la misma.

1.3.5.8 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.

1.3.5.9 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 o incrementar sus programas de crédito actuales en términos favorables. Esto podría afectar en forma negativa la liquidez, las actividades y los resultados de operación de RCO.

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, en ciertas ocasiones, han bloqueado la entrada a dichas plazas de cobro.

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

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, misma que se incrementó durante la crisis económica que afectó a los Estados Unidos. RCO está expuesta 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.3.6 Riesgos relacionados con ciberataques

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

I.3.7 Riesgos relacionados con cambios de gobierno

Las elecciones federales o locales, que sucedan de tiempo en tiempo, podrían tener como resultado que el nuevo gobierno pueda implementar cambios significativos a las leyes, políticas públicas y normativa, emitir nuevas disposiciones o modificar las disposiciones vigentes, que pudieran afectar la situación política y económica en México, lo cual podría tener un efecto adverso significativo en la operación de RCO y subsidiarias.

Las reformas a las leyes y reglamentos aplicables, incluyendo sin limitar 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.

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

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:

Certificados Bursátiles de largo plazo denominados en pesos y en UDIs, inscritos en el Registro Nacional de Valores desde el 2012, 2013 y 2014			
Claves de cotización:	"RCO 12"	"RCO 12U"	"RCO 14"
Plazo de la emisión:	5,443 días	7,270 días	5,729 días
Fecha de emisión:	14 de septiembre de 2012	14 de septiembre de 2012 (emisión original) 27 de junio de 2013 (reapertura)	5 de diciembre de 2014
Fecha de vencimiento:	10 de agosto de 2027	10 de agosto de 2032	12 de agosto de 2030
Monto total de la emisión:	\$2,841'000,000.00 M.N.	1,102,518,200 UDIs (emisión original) 378,526,300 UDIs (reapertura)	\$4,400'000,000.00 M.N.
Denominación:	Pesos	UDIs	Pesos
Amortización y Amortización Anticipada:	18 amortizaciones semestrales consecutivas a partir del 10 de febrero del 2019 por el monto y porcentaje del principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente	28 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 del mes de febrero del 2019 por el monto y porcentaje del principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente	20 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 de febrero de 2021 por el monto y porcentaje del principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente
Tasa Anual de Intereses Ordinarios:	9.00%	5.25%	9.05%
Periodicidad en el Pago de Intereses:	Semestral		
Garantía Parcial:	Parcial del Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C. ("Banobras" en los términos descritos en el suplemento correspondiente		Sin garantía parcial
Calificaciones:	<p>"mxAAA" por Standard & Poor's, S.A. de C.V. la cual significa lo siguiente: La deuda calificada 'mxAAA' tiene el grado más alto que otorga Standard & Poor's en su escala CaVal e indica que la capacidad de pago del emisor para cumplir con sus compromisos financieros sobre la obligación es extremadamente fuerte en relación con otros emisores en el mercado nacional.</p> <p>"AAA(mex)" por Fitch de México, S.A. de C.V. la cual significa lo siguiente: La máxima calificación asignada por la agencia en su escala nacional para ese país. Esta calificación se asigna a los emisores u obligaciones con la más baja expectativa de riesgo de incumplimiento en relación con otros emisores u obligaciones en el mismo país.</p>		
Lugar y Forma de Pago de Intereses y Principal:	A través del Fideicomiso de Pago de los Acreedores Preferentes de conformidad con la prelación que se establece el Anexo 6 del mismo. La Emisora, a través de dicho Fideicomiso, llevará a cabo el pago de principal y los intereses ordinarios devengados respecto de los Certificados Bursátiles en circulación, mediante transferencia electrónica de fondos en cada Fecha de Pago en el domicilio de Indeval contra la entrega del Título mismo, o contra las constancias que para tales efectos expida el propio Indeval		
Régimen Fiscal:	La tasa de retención aplicable al interés pagado de conformidad con los Certificados Bursátiles estará sujeta a: (i) régimen fiscal establecido en los artículos 54, 135 y demás aplicables de la Ley del Impuesto sobre la Renta y la tasa de retención establecida en el artículo 21 de la Ley de Ingresos de la Federación para el ejercicio fiscal 2014, tratándose de personas físicas o morales que son consideradas residentes en México para fines fiscales; y (ii) el régimen fiscal establecido en los artículos 153 y 166 de la Ley del Impuesto sobre la Renta, tratándose de personas físicas o morales que son consideradas residentes extranjeros para fines fiscales. El régimen fiscal vigente pudiera ser modificado por las autoridades competentes en México durante la vigencia de los Certificados Bursátiles. No se asume la obligación de informar acerca de los cambios en las disposiciones fiscales aplicables a lo largo de la vigencia de los Certificados Bursátiles. Los posibles adquirentes de los Certificados Bursátiles deberán consultar con sus asesores las consecuencias fiscales resultantes de la adquisición, posesión y disposición de los Certificados Bursátiles, incluyendo la aplicación de las reglas específicas respecto de su situación particular, así como cualquier otra consecuencia fiscal local o extranjera aplicable a dicha persona por la adquisición, posesión y disposición de los Certificados Bursátiles		
Políticas decisorias en relación con cambios de control, reestructuras corporativas (incluyendo adquisiciones, fusiones y escisiones) y/o venta o constitución de gravámenes sobre activos esenciales	Según se describe en el suplemento correspondiente		
Representante Común:	Banco Invex, S.A., Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero		
Depositario:	S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V.		
Nombre de la Bolsa de Valores en la cual están listados:	Bolsa Mexicana de Valores S.A.B. de C.V.		

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

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, no existieron cambios significativos a los derechos de valores inscritos en el RNV.

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, en la página de la BMV: www.bmv.com.mx y en la página de Internet de la CNBV, en la siguiente dirección: www.cnbv.gob.mx

A solicitud de sus Tenedores, RCO otorgará copias del presente documento, contactando a Jorge Parra Palacios y/o Pablo Silva Servín en las oficinas de RCO ubicadas en Av. Américas 1592, piso 4, C.P. 44610, Guadalajara, Jalisco, teléfono (01 33) 3001 4700, o bien, en el correo electrónico 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.

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

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

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 al amparo del FARAC I integradas por Maravatio – Zapotlanejo, Guadalajara – Zapotlanejo, Zapotlanejo – Lagos de Moreno y León – Aguascalientes por un plazo de 30 años contados a partir del 4 de octubre del 2007, a cambio de un pago por adelantado por poco más de \$44,051.0 millones.

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

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

Con base en lo mencionado anteriormente, RCO implementó un plan (aprobado por la CNBV el 29 de septiembre de 2009) para una transición ordenada al régimen aplicable a una S.A.B., la cual requiere de los siguientes cambios, entre otros, de acuerdo con la LMV: (i) el cambio de su tipo societario 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 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, con la totalidad de miembros independientes, así como la creación de un Comité de Prácticas Societarias con mayoría de miembros independientes, para apoyar al Consejo, (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 representativas del capital social de la Compañía en el RNV el 22 de octubre de 2012. Las acciones representativas del capital social de RCO fueron registradas en el Registro Nacional de Valores bajo número 3249-1.90-2012-003.

Por otro lado, el 22 de septiembre del 2011, RCO adquirió junto con RCO Carreteras 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; y 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 carreteras (Contrato PPS).

Posteriormente, el 6 de agosto de 2013 se concretó la enajenación por parte de CICASA y CONOISA del 100.0% de sus acciones Serie “A” en la Compañía a favor de Alghero, un fondo administrado por Goldman Sachs, obteniendo dicha enajenación la aprobación de la 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.

El 13 de octubre de 2014 se extendió la vigencia del Título de Concesión FARAC I por 4 años seis meses, derivado de las modificaciones a las condiciones técnicas, operativas y financieras al incorporar a las Obras de Ampliación del Título de Concesión FARAC I del proyecto de construcción, modernización, operación, conservación y mantenimiento de nombre Jiquilpan – La Barca, con origen en Jiquilpan, en el Estado de Michoacán, y terminación en el entronque con la Autopista Maravatío – Zapotlanejo, en el Estado de Jalisco. Asimismo, a efecto de mantener el equilibrio económico de la Concesión FARAC I, la Compañía tendrá derecho a un incremento promedio ponderado del 2% de la tarifa para los aforos totales de las Autopistas al amparo del FARAC I, con efectividad a partir de la conclusión de los trabajos de modernización y construcción de dicho ramal.

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

Adicionalmente, durante el 2014 se llevó a cabo un refinanciamiento de FARAC I mediante: (i) la contratación de un Crédito Simple a tasa fija en pesos con Banco Inbursa y vencimiento en 2029, y (ii) la emisión de Certificados Bursátiles a tasa fija en pesos con vencimiento en 2030, con esto concluye el proceso de refinanciamiento del Crédito Adquisición que tenía vencimiento en 2018. Para mayor información consultar la sección III.3.1.1.

Durante el 2015, continuó la estrategia de refinanciamiento, en donde se logró refinanciar el 100.0% de la deuda de COVIQSA mediante la disposición de dos créditos con vencimiento en 2025.

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

Con fecha 11 de enero de 2016, se logró financiar el 100.0% de la deuda de CONIPSA mediante la disposición de un crédito con vencimiento en 2024.

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

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

Además, mediante asambleas generales ordinarias, los accionistas de RCO aprobaron reducciones en la parte variable de su capital, previa recomendación emitida por el Consejo de Administración, mismas que fueron pagadas de manera proporcional a todos los accionistas de RCO. Dichos pagos ascendieron a \$2,730.0 millones en 2015, \$1,799.8 millones en 2016 y \$3,150.0 millones durante 2017.

El 27 de abril de 2017, RCO ejecutó un contrato de apertura de crédito simple con Banco Santander (México), S.A., por un monto de \$2,000.0 millones con un plazo de 11 años. RCO planea destinar los recursos netos de esta nueva línea de crédito principalmente a pagar los Gastos de Mantenimiento Mayor y de Obras de Ampliación erogados durante el periodo de disposición del crédito de 30 meses. Al cierre de diciembre 2017 se han dispuesto \$405.0 millones.

Con fecha 21 de diciembre de 2017 concluyó de manera exitosa la ampliación del plazo de vencimiento de la deuda bancaria contraída con Banobras en 2013, con vencimiento original en 2032, a un nuevo vencimiento en 2037. Adicionalmente, RCO contrató con Banobras deuda preferente por un monto de hasta \$4,000.0 millones con vencimiento en 2037, de los cuales al cierre de diciembre 2017 se dispusieron \$2,000.0 millones. El monto remanente podrá ser dispuesto durante los siguientes 3 años, contados a partir de dicha fecha.

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

RCO, de conformidad con la LGSM y sus estatutos sociales, tiene una duración de noventa y nueve años a partir de su constitución y sus oficinas están ubicadas en Avenida Américas 1592, piso cuarto, Colonia Country Club, C.P. 44610 en Guadalajara Jalisco, con teléfono (01 33) 3001 4700.

II.2 Descripción del negocio

La Compañía constituye una de las mayores empresas titulares de concesiones privadas de México. En conjunto con sus subsidiarias consolidadas CONIPSA, COVIQSA y COTESA, la Compañía tiene bajo administración aproximadamente 861.4 kilómetros de carreteras. Todos los activos de la Compañía están localizados en México y todos sus ingresos y sus utilidades netas derivan de la operación de las Autopistas, los Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS y los negocios relacionados a la explotación del Derecho de Vía.

Concesiones e Ingresos

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

La Compañía obtiene ingresos de las Autopistas principalmente a través de cobro de cuotas de peaje y en menor medida de: (i) Servicios Auxiliares como son tiendas de conveniencia y restaurantes operados en las Autopistas, y (ii) cuotas que cobra a terceros que prestan Servicios Auxiliares en las Autopistas, tales como estaciones de servicio, tiendas de conveniencia y empresas de servicios públicos, además de cuotas a terceros por permitirles construir y operar aprovechamientos como cruzamientos e instalaciones marginales como puentes, tuberías, líneas de transmisión y otra infraestructura en el Derecho de Vía. En 2017, los ingresos netos²¹ de las Autopistas se situaron en \$6,536.6 millones, un incremento de 12.1% con respecto a los \$5,833.0 millones registrados en 2016, y 28.5% respecto a los \$5,085.4 millones registrados en 2015. En términos consolidados, dichos ingresos netos representan aproximadamente el 81.3%, 80.8% y 80.2% del total de ingresos por peaje y otros ingresos de concesión²² en los años que terminaron el 31 de diciembre de 2017, 2016 y 2015 respectivamente. En 2017, RCO generó \$212.8 millones en ingresos por uso Derecho de Vía y otros relacionados, un incremento de 12.0% respecto a \$190.1 millones registrados en 2016 y un 104.0% respecto a los \$104.3 millones registrados en 2015.

Los ingresos netos por peaje han incrementado como consecuencia de los mencionados aumentos en tráfico, de una mezcla vehicular con mayor proporción de tráfico pesado (camiones) y de aumentos en las tarifas.

Para el año terminado el 31 de diciembre de 2017, el TPD para las Autopistas fue 13,361 vehículos, un incremento de 6.9% y 19.7% respecto a los 12,498 vehículos observados en 2016 y los 11,159 vehículos observados en 2015. Las Autopistas han experimentado aumentos sostenidos de tráfico vehicular durante la última década debido al desarrollo económico de la región, en particular de la industria manufacturera, visible en el crecimiento de los vehículos de transporte de mercancía, el desarrollo de infraestructura complementaria a la red operada por RCO y múltiples iniciativas llevadas a cabo por la Compañía, entre las que se encuentra la inversión en el nivel de servicio prestado en las Autopistas. Dicho crecimiento se ha traducido en una TACC de 5.4% del año 2000 al 2017, el cual incluye el periodo del año 2000 a 2007 precedente a la operación de la Compañía con las Autopistas.

A través de sus subsidiarias CONIPSA y COVIQSA la Compañía también opera los Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS de jurisdicción federal concesionados que unen a La Piedad e Irapuato, así como a Irapuato y Querétaro, en los Estados de Michoacán, Guanajuato y Querétaro respectivamente. La Compañía obtiene ingresos de los Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS a través de pagos por servicios de operación de la 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 PPS de acuerdo con las concesiones respectivas de CONIPSA y COVIQSA. Al finalizar 2017, COVIQSA y CONIPSA recibieron, en conjunto, \$773.7 millones en ingresos por servicios de peaje y \$409.5 millones

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

²² Ingresos totales por peaje y otros ingresos de concesión: Ingresos totales menos ingresos por construcción de Obras de Ampliación y rehabilitación, no incluyen IVA.

en ingresos por servicios de operación, en ambos casos, de la SCT. Para los ejercicios concluidos al 31 de diciembre de 2017, 2016 y 2015 aproximadamente 13.7%, 14.9% y 16.6% respectivamente, de los ingresos totales consolidados de RCO derivaron de ingresos por servicios de peaje y de operación pagados a COVIQSA y CONIPSA. A la fecha del presente Reporte Anual, COVIQSA y CONIPSA han transferido exceso de efectivo acumulado hacia RCO de \$3,723.7 millones en calidad de préstamo intercompañía al amparo del contrato de deuda subordinado entre RCO y COVIQSA y CONIPSA; el saldo de capital de dicho préstamo al cierre de 2017 es de \$2,691.3 millones.

Ventajas competitivas

- **Localización geográfica favorable de los activos concesionados a la Compañía.** La conexión que existe entre dos de las ciudades más pobladas del país, de acuerdo con el censo del 2010 por parte del INEGI, las cuales son la Ciudad de México y la Zona Metropolitana de Guadalajara, juega un punto fuerte para RCO, ya que es donde se encuentran las Autopistas al amparo del FARAC I. La red carretera concesionada a la Compañía se encuentra en una región de México que continúa con un crecimiento poblacional y de desarrollo económico importante, gracias al establecimiento de empresas manufactureras del sector automotriz, sector de consumo, tecnología, semiconductores, transportes e industrias aeroespaciales. De acuerdo al INEGI, los Estados donde se encuentran las Autopistas al amparo de FARAC I alcanzaron una TACC de PIB de 2.0% del periodo de 2007 al 2016, y una TACC de crecimiento poblacional de 1.5% de 2000 al 2010. La cercanía con los puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas benefician a la Compañía, ya que son puntos clave para la entrada al centro del país y una alternativa importante para el embarque de mercancías de la costa Oeste de Estados Unidos desde el Océano Pacífico.
- **Constante crecimiento orgánico.** Los resultados históricos de tráfico e ingresos de las Autopistas demuestran que han sido base de un crecimiento sostenido a la red de caminos de la Compañía con una volatilidad limitada. La TACC del tráfico y de los ingresos fue de 5.4% y 10.8% respectivamente. A pesar de los periodos de recesión económica en México, en 2001 y 2009, el crecimiento del ingreso en todos los años sigue estando presente en la Compañía. La conexión con otras autopistas dentro de la red nacional funge como un factor importante en el crecimiento.
- **Beneficio por mezcla de vehículos.** Gracias al desarrollo económico descrito anteriormente, existe un cambio benéfico en la mezcla vehicular en las Autopistas hacia el tráfico de camiones. También esto se debe al aumento en la prevalencia de las políticas de seguros que requieren a los camiones usar Autopistas para que su cobertura sea efectiva. Esta mezcla con mayor participación de camiones - resultado del creciente PIB- presenta un impacto positivo adicional, pues el ingreso por unidad en camiones es mayor que el de los autos. En 2017 los camiones contabilizaron un 30.6% de TPD de las Autopistas al amparo del FARAC I y un 45.5% de los ingresos netos por peaje. El volumen de tráfico de camiones presenta la TACC más alta de 9.4% durante el periodo de 2000 a 2017, mientras que el tráfico de autos y autobuses ha crecido a una TACC de 4.4% y 3.3% respectivamente en el mismo periodo.
- **Ingresos históricamente estables y ligados a inflación.** El crecimiento en los ingresos por peaje por concesión ha estado presente desde el inicio de operaciones de la Compañía año con año. Entre los años 2000 y 2017, los ingresos netos por peaje crecieron a una TACC de 10.8%, mientras el INPC creció a una TACC del 3.9%. El incremento por arriba del INPC se debió principalmente a cuatro aumentos de peaje reales:
 - 0.5% en todos los segmentos de vehículos y todos los caminos excepto Zapotlanejo-Guadalajara; el aumento del peaje se implementó en abril 2013 a cambio de la implementación del programa de residentes para usuarios locales de la nueva plaza auxiliar de peaje (El cortijo).
 - 3.4% en todos los segmentos de vehículos en Zapotlanejo-Guadalajara; el aumento de peaje se implementó en agosto de 2013 como resultado de la construcción de dos retornos separados por grado y la implementación de los residentes locales de la nueva plaza auxiliar (El vado).
 - 6.7% en todos los segmentos de vehículos y todos los caminos excepto Zapotlanejo-Guadalajara; el peaje fue implementado en enero de 2014 como resultado de la construcción de los carriles libres entre Tonalá y Arroyo de Enmedio, un proyecto acordado con el gobierno para brindar alternativas gratuitas a los usuarios locales que viven en Tonalá.

- 3.0% en los segmentos de autobuses y camiones en todas las autopistas de la Concesión FARAC I; el peaje fue implementado en enero de 2017 como resultado de la finalización de la primera etapa de la construcción de la obra de ampliación Jiquilpan – La Barca.

A pesar de la contracción del 4.7% en el PIB real de México durante 2009, los ingresos 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.

- **Marco contractual favorable.** Los ingresos de RCO derivados de las Autopistas al amparo del FARAC I se depositan en el fideicomiso de administración, garantía y fuente de pago, un fideicomiso mexicano creado para administrar el colateral mantenido para beneficio de los Acreedores Preferentes, mismo que constituye un patrimonio independiente de la Compañía. Todo el efectivo depositado en el fideicomiso de administración, garantía y fuente de pago está sujeto a la prelación de pagos establecido en el contrato de fideicomiso de referencia. Además, los derechos patrimoniales de RCO bajo el Título de Concesión FARAC I están protegidos de los efectos negativos económicos y fiscales, ya que RCO tiene el derecho de renegociar ciertos términos con la SCT para mantener el equilibrio económico vigente en la fecha de otorgamiento del Título de Concesión FARAC I. Asimismo, en caso de revocación del referido Título de Concesión FARAC I, los flujos de efectivo generados por las Autopistas continuarán siendo asignados al pago de cualquier deuda incurrida en relación con el financiamiento de las mismas. No obstante 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 y el Título de Concesión COTESA requiere que COTESA ejecute ciertos trabajos de construcción, RCO considera que ello requiere actividades de construcción relativamente simples y riesgos manejables. El costo esperado para las Obras de Ampliación ha sido fondeado de tiempo en tiempo y depositado en el Fideicomiso de Obras de Ampliación, el cual no es fuente de pago de ninguna deuda incurrida o por incurrir por parte de RCO, mientras que el costo de los trabajos de construcción bajo el Título de Concesión COTESA han sido fondeados mediante la aportación de Capital por parte de RCO utilizando excedentes de efectivo. La Concesionaria ha contratado a varios proveedores, quienes están muy familiarizados con esta clase de actividades de construcción y están calificados para evaluar y gestionar los riesgos de la construcción. Además, desde el punto de vista operacional, la Compañía cuenta con más de diez años de experiencia y, por lo tanto, afronta riesgos más limitados que lo que representa un proyecto de construcción sin historial.
- **Equipo directivo experimentado.** En consideración de RCO, la Compañía cuenta con profesionales altamente calificados con amplio conocimiento de los sectores de transporte y construcción en México, así como de la implementación de estrategias financieras y comerciales pertinentes. Un ejemplo de esto son los directivos de RCO que han optimizado los alcances de las Obras de Ampliación, logrando así mejorar el impacto económico y social. También han desarrollado estrategias comerciales y de crecimiento del negocio que han aumentado la participación de mercado de las Autopistas en los corredores que operan, mejorado la calidad de los servicios que se ofrecen en las Autopistas y diversificado la base de ingresos de RCO. Así también la compañía opera utilizando los estándares de gobierno corporativo requeridos para compañías mexicanas, así como utiliza las mejores prácticas delineadas en la Ley de Prácticas Corruptas en el Extranjero (“*Foreign Corrupt Practices Act*”).
- **Enfoque en excelencia operacional y seguridad.** RCO debe asegurar un nivel de servicio acorde con las exigencias del negocio y proporcionar una experiencia segura y de alta calidad a los usuarios, esto lo logra mediante el desarrollo de su equipo técnico y operativo. Asimismo, desde el inicio de sus operaciones en 2007, la Concesionaria ha invertido \$5,019.8 millones²³ para mejorar las características estructurales y desempeño funcional de su red de carreteras. RCO también cuenta con el desarrollo de un plan de seguridad a largo plazo, cuyo objetivo es el reducir la frecuencia y gravedad de accidentes, así como también las primas de seguro de responsabilidad civil con las que debe contar. Las fases iniciales de este plan incluyeron, a título ilustrativo, las siguientes actividades:

²³ Total pagado en trabajos de rehabilitación sin IVA en Pesos nominales; no incluye pagos para Obras de Ampliación.

- 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);
- Procesamiento 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;
- Contratación de servicios de 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;
- Instalación de servicio especializado "Ángeles Viacorta" que no sólo actúa en la reparación de vehículos, sino que brinda apoyo activo en casos de accidentes; y
- Designación de áreas de descanso para ayudar a prevenir accidentes relacionados con la fatiga.

Estrategias

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

- **Ampliar base de ingresos.** RCO siempre está en busca de expandir su base de ingresos, por lo que desarrolla iniciativas con el fin de generar conciencia y educar a los usuarios sobre los beneficios ofrecidos por sus carreteras, tales como el ahorro de tiempo en comparación con rutas alternas. Para lograr estas iniciativas, la Compañía ha desarrollado campañas de publicidad y promoción dirigidas a 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, con el fin de aumentar el conocimiento de las Autopistas 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 comparación con las rutas establecidas o rutas alternativas. Para conductores de camiones que no se benefician de las eficiencias de tiempo en las Autopistas, la Compañía entra en acuerdos temporales que ofrecen descuentos en peajes a cambio de un compromiso de uso con frecuencia específico de las Autopistas. Este programa ha dado resultados positivos, con 31 convenios activos al cierre de 2017. La Concesionaria obtiene ingresos adicionales por Servicios Auxiliares propios y operados por terceros, tales como estaciones de servicio, tiendas de conveniencia y restaurantes.
- **Mejorar la conectividad de la carretera.** RCO continuamente se está preparando para aprovechar oportunidades significativas para mejorar la conectividad de su sistema de carreteras con carreteras locales y zonas densamente pobladas, incluso mediante la construcción de nuevas interconexiones y caminos complementarios. El tráfico en sus Autopistas al amparo del FARAC I tiene posibilidades de aumentar como resultado de conexiones previstas entre su red de carreteras y numerosas otras carreteras en los próximos años incluyendo: Zamora – La Piedad, Zacapu – Panindícuaro, Jiquilpan – La Barca, y Atizapán – Atlacomulco. Por ejemplo, los nuevos proyectos que incluyen el tramo El Desperdicio – Santa María de Enmedio y los entronques de Periférico de Guadalajara, Autopista Salamanca – León, Arroyo de En medio, Libramiento de Morelia, el Blvd. Las Joyas y Libramiento Sur de Guadalajara, contribuyen a incrementar el tráfico en las Autopistas al amparo del FARAC I.
- **Expansión de la red concesionada.** RCO busca generar sinergia con sus ya existentes activos, esto mediante la valuación de proyectos de infraestructura que le permitan lograrlo, para poder así ampliar la base de ingresos y su penetración en el país. Por ejemplo, en 2016, RCO a través de su subsidiaria COTESA fue adjudicada el Título de Concesión COTESA para construir, explotar, conservar y mantener por 30 años la Autopista Tepic-San Blas en el Estado de Nayarit después de un proceso de licitación convocado por la SCT, misma que fue puesta en operación en 2017. De esta manera, RCO busca consolidarse como el más grande concesionario de autopistas de México a través de concursos, licitaciones o bien de negociación directa con terceros.

- **Mejorar las eficiencias operacionales.** La eficiencia en los gastos de operación y mantenimiento de RCO es un punto que la Compañía se esfuerza por mejorar constantemente. Para ello, se tienen las siguientes iniciativas: (i) rotación de los turnos de los cajeros y ajuste de la capacidad de colección de peaje según los volúmenes de tráfico, con el fin de evitar las horas extraordinarias y sus consecuentes gastos, (ii) adaptar la infraestructura para aumentar la productividad de sus recursos, (iii) auditorías variables y al azar para mejorar el control de sus ingresos, así como también mejorar los sistemas de detección de vehículos y la revisión y seguimiento de todas las transacciones, aumentando su capacidad de colección de peaje electrónico y, (iv) la renegociación de sus contratos y subcontratación relativa a las actividades intensivas en capital o de recursos. Gracias a estas acciones se han permitido aumentos en la eficiencia global, reduciendo así el costo por transacción.
- **Mejorar los servicios de carretera.** RCO está en constante búsqueda para mejorar la calidad e imagen de sus Servicios Auxiliares ya existentes, además de mejorar los servicios disponibles en su red de carretera. Al 31 de diciembre de 2017, La compañía cuenta con 20 estaciones de servicio con áreas de descanso y algunos paradores –operados por terceros. Adicionalmente, dentro del Derecho de Vía, se cuenta con 21 tiendas de conveniencia y 23 restaurantes, de los cuales 43 son operados por RCO y 1 por terceros. Del total de tiendas de conveniencia y restaurantes, 12 corresponden a la franquicia “Subway”, de los cuales 11 son de RCO y 1 de un socio comercial, 10 a la franquicia “Papa John’s”, 21 establecimientos bajo el nombre comercial de “Área 24/7” y 1 a la franquicia “Cuarto de Kilo”. La concesionaria busca seguir incrementando los Servicios Auxiliares en las Autopistas, tanto en cantidad como en variedad en este tipo de negocios.
- **Fortalecer la cobranza efectiva del peaje.** RCO ha implementado un programa que pretende fortalecer aún más la aplicación del peaje para reducir las pérdidas resultantes de evasión de pago de peaje, ya que se han identificado varios comportamientos de usuarios que intentan obtener acceso gratuito a las Autopistas. Dicho programa que se compone de las siguientes medidas: (i) cerrar los accesos ilegales que representan la mayor frecuencia de evasión de peaje con la aprobación y la cooperación de las autoridades federales como la policía federal, (ii) instalar dispositivos de deflación de llantas, “poncha llantas”, para prevenir el acceso ilegal y evasión de peajes, (iii) instalar barreras en todos los carriles de cobro de peaje, y (iv) instalación de sistemas de recolección que reducen la incidencia de fraude al verificar que se cobren los peajes adecuados mediante el uso de varias tecnologías, mismas que permiten el control de ingresos y aumentan el nivel de automatización del proceso de colección de peaje.

II.2.1 Actividad Principal

Autopistas y Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS

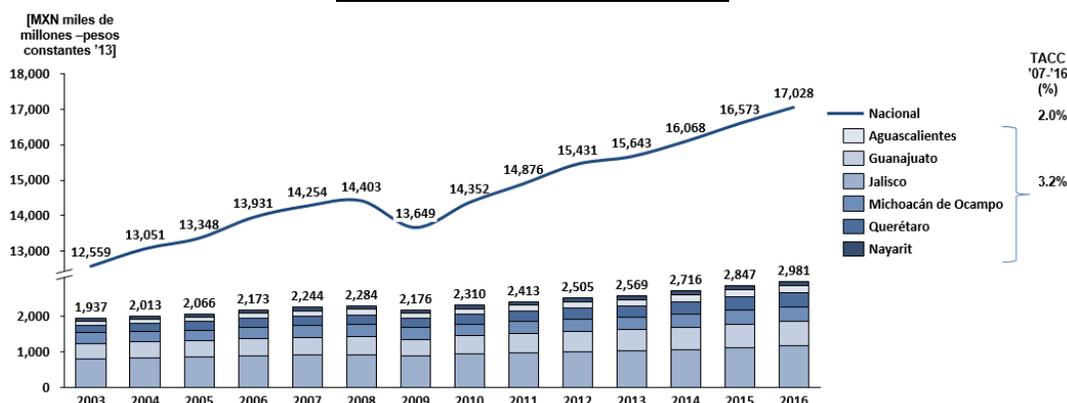
Actualmente, la Compañía es titular de la concesión para operar las cuatro Autopistas de FARAC I, así como dos Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS a través de sus subsidiarias CONIPSA y COVIQSA; y la Autopista Tepic – San Blas, a través de su subsidiaria COTESA, que en conjunto comprenden una extensión de 861.4 kilómetros.

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

Concesión	Tramo	Tipo de Activo	Ubicación	Longitud (1)	TPD	Ingresos 2017 (2)(3)(6)		Inicio de Operaciones (4)	Término de Concesión
						(cifras en miles)	% Ingresos		
FARAC I	Guadalajara- Zapotlanejo	Autopista	Jalisco	26.0	40,657	880,188.8	11.3%	1994	2042
FARAC I	Maravatio- Zapotlanejo	Autopista	Jalisco y Michoacán	318.4	10,185	2,273,718.6	29.3%	1993	2042
FARAC I	Zapotlanejo- Lagos	Autopista	Jalisco	146.3	15,250	1,878,084.4	24.2%	1991	2042
FARAC I	León- Aguascalientes	Autopista	Aguascalientes Guanajuato y Jalisco	127.2	13,839	1,504,563.1	19.4%	1992	2042
FARAC I	Jiquilpan-La Barca	Libre de peaje	Michoacán y Jalisco	46.0				En Construcción	
Subtotal (5)				663.9	13,361	6,536,554.9			
COVIQSA	Querétaro- Irapuato	Libre de peaje	Querétaro y Guanajuato	93.0	38,564	908,823.9	11.7%	2011	2026
CONIPSA	Irapuato- La Piedad	Libre de peaje	Querétaro Guanajuato y Michoacán	73.5	23,098	274,937.0	3.5%	2009	2025
Subtotal (5)				166.5	31,737	1,183,761.0			
COTESA	Tepec-San Blas	Autopista	Nayarit	31.0	2,945	47,408.5	0.6%	2017	2046
Subtotal (5)				31.0	2,945	47,408.5			
Total				861.4		7,767,724.4	100.0%		

- (1) El tramo Maravatio-Zapotlanejo incluye 8.7Km correspondientes a la Obra de Ampliación Zacapu. Mayor detalle en la sección II.1.11
(2) Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico (FARAC I y COTESA)
(3) Ingresos por servicios de peaje y servicios de operación (CONIPSA y COVIQSA)
(4) Antes de ser adquiridas por RCO, las Autopistas pertenecían al Gobierno Mexicano, quien también las operaba. Los Tramos Carreteros Libres eran propiedad de ICA, quien también las operaba.
(5) El subtotal de TPD está compuesto de la suma promedio ponderada del TPD de acuerdo al número de kilómetros cobrados de cada tramo carretero.
(6) Dato extraído del sistema de operaciones diarias, existe una diferencia en temporalidad comparada con los registros contables.

Gráfico 3. PIB por Estado de la red²⁴



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

II.2.1.1 FARAC I

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

Con aproximadamente 663.9 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 México²⁵, así como otras urbes relevantes del Occidente de México, tales como Morelia, Zamora, Lagos de Moreno, La Piedad, Tepatitlán, San Juan de los Lagos, Zapotlanejo, León y Aguascalientes, en los Estados de Michoacán, Jalisco, Guanajuato y Aguascalientes. Estos Estados en conjunto contribuyeron aproximadamente con 14.5%²⁶ del PIB de México en 2016 y aproximadamente el 16.4% de la población de acuerdo al censo realizado en 2010 por el INEGI.

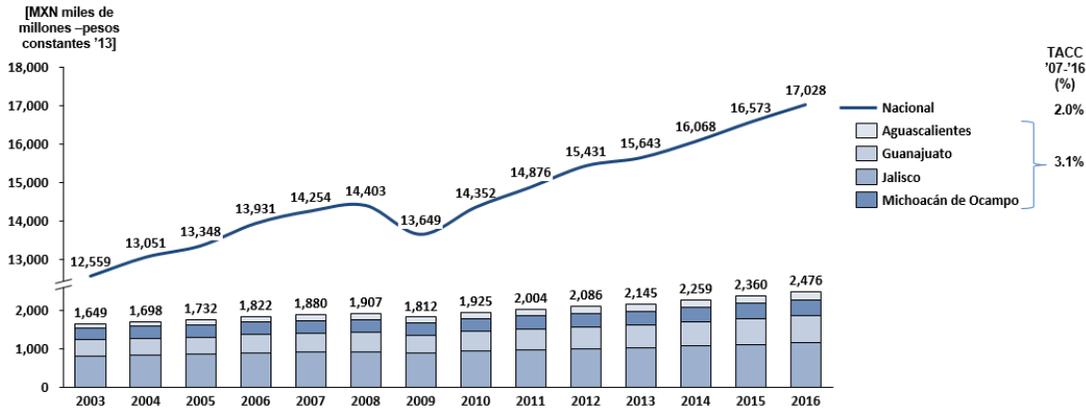
²⁴ Dato obtenido con la última actualización disponible a diciembre 2016 del Banco de Información Económica del INEGI (BIE).

²⁵ Obtenido del último censo INEGI 2010.

²⁶ Dato obtenido con la última actualización disponible a diciembre 2016 del Banco de Información Económica del INEGI (BIE).

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

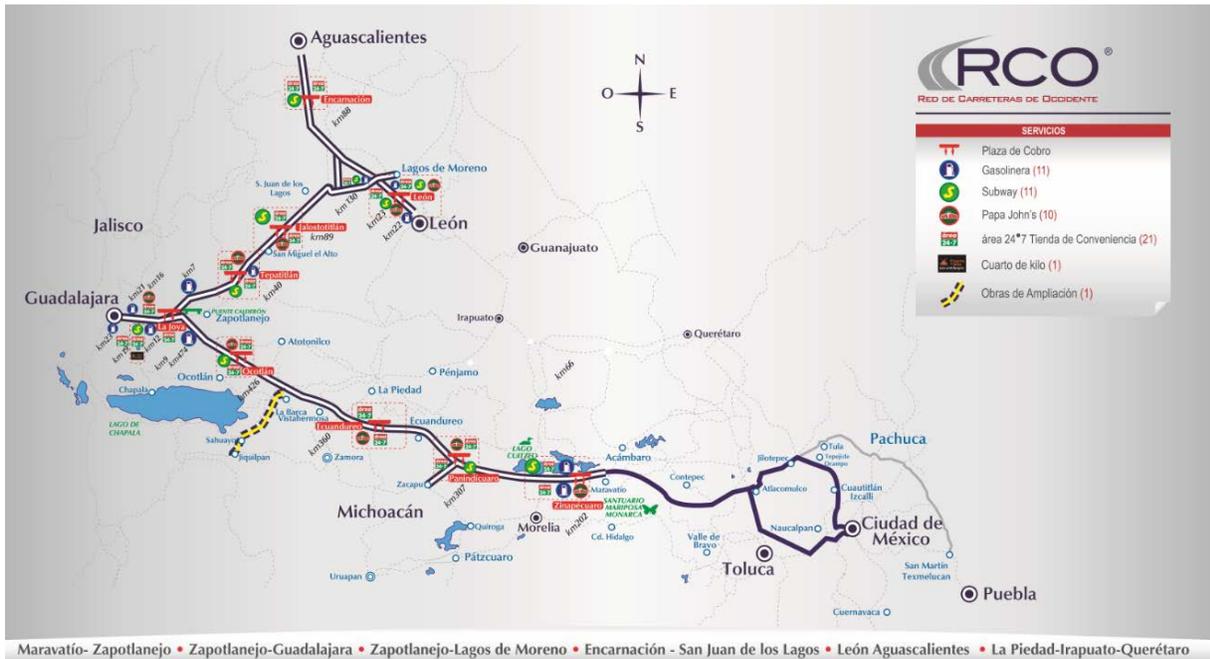
Gráfico 4. PIB por Estado de la red²⁷



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

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

Esquema 1. Mapa de las Autopistas de FARAC I



TPD e ingreso²⁸ histórico de las Autopistas al amparo del FARAC I

Las Autopistas al amparo del FARAC I han experimentado aumentos sostenidos de tráfico vehicular durante la última década; dicho crecimiento se ha traducido en una TACC de 5.4% del año 2000 al 2017. Al cierre del 2017, el tráfico diario promedio fue de 13,361 vehículos.

²⁷ Dato obtenido con la última actualización disponible a diciembre 2016 del Banco de Información Económica del INEGI (BIE).

²⁸ Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico, no incluye ingresos por uso de Derecho de Vía y otros relacionados ni IVA.

Este crecimiento en aforo se ve impulsado debido a, entre otros factores, el desarrollo económico de la región, en particular de la industria manufacturera, visible en el crecimiento de los vehículos de transporte de mercancía, el desarrollo de infraestructura complementaria a la red operada por RCO y múltiples iniciativas llevadas a cabo por la Compañía, entre las que se encuentran la inversión en el nivel de servicio prestado en las Autopistas. Dicho crecimiento se ha traducido en una TACC de 5.4% del año 2000 al 2017, el cual incluye el periodo del año 2000 a 2007, precedente a la operación de la Compañía con las Autopistas al amparo del FARAC I.

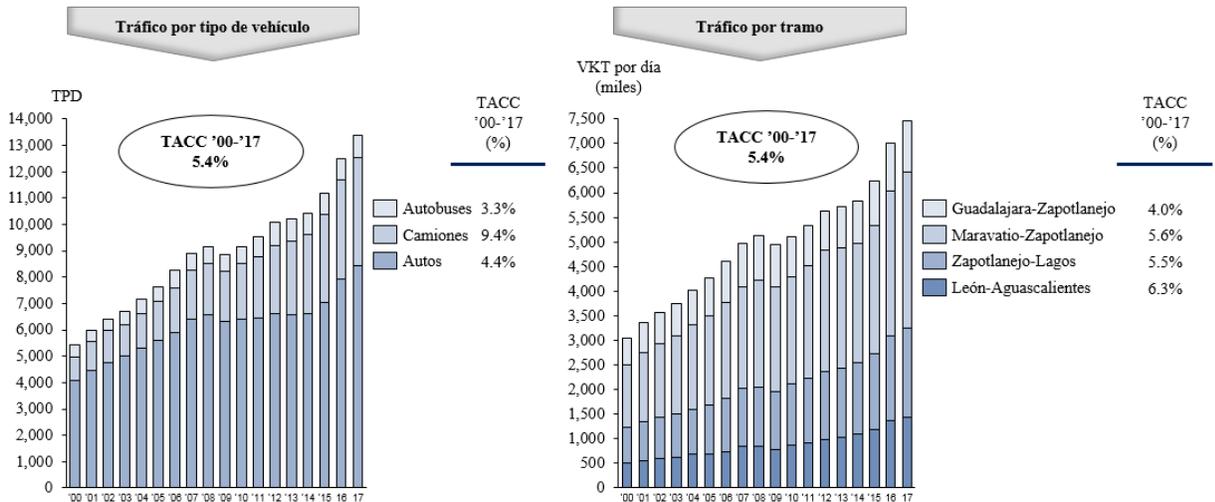
Lo anterior se ve reflejado en el incremento en el TPD de cada tipo de vehículo en los últimos diecisiete años; así, el incremento promedio anual del TPD en camiones ha sido de 9.4%, de un 4.4% para los automóviles y de un 3.3% para los autobuses, lo que resulta en un incremento promedio ponderado total del 5.4% en el TPD de la red.

Por su parte, el crecimiento en TPD al cierre del 2017 respecto al cierre del 2016 es de 6.9% y el crecimiento del 2016 respecto al cierre del 2015 es de 12.0%. El tráfico de camiones fue el que más contribuyó al crecimiento en 2017 con una tasa del 9.3% respecto a 2016, frente al aumento de 0.9% de autobuses y el incremento de 6.4% de automóviles.

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

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

Gráfico 5. Tráfico Promedio Diario



Como se muestra en el Gráfico 5, los automóviles contribuyen con la mayor parte del TPD, situándose al finalizar el 2017 en el 63.1% de la totalidad del TPD de la red, mientras que los camiones contribuyen con un 30.6% y los autobuses representan el 6.3% restante.

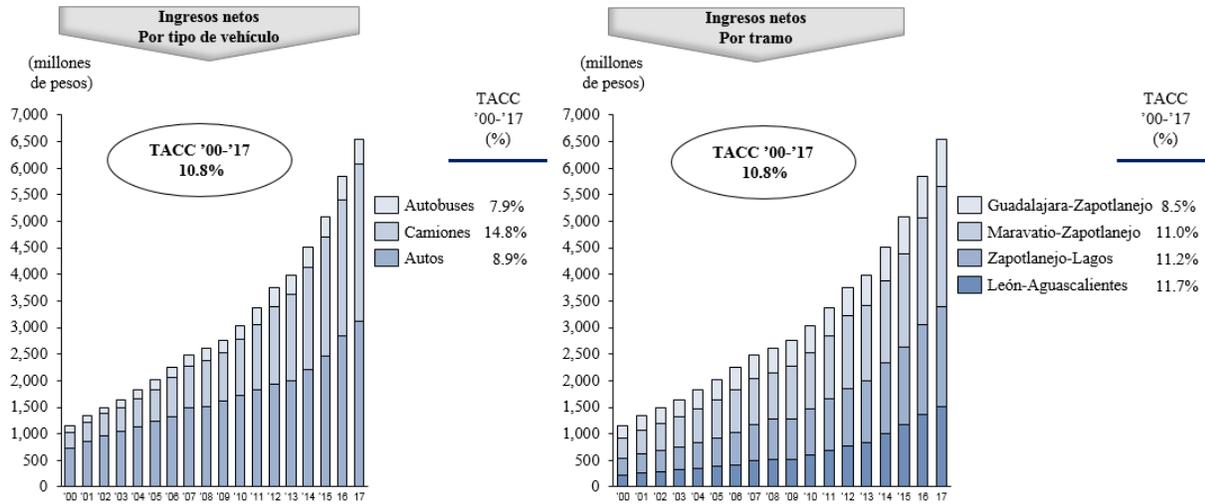
Por su parte, los ingresos de las cuatro Autopistas al amparo del FARAC I (en términos nominales) han presentado un crecimiento considerable como consecuencia del incremento en tráfico, de los aumentos permitidos a las tarifas tanto por la evolución de INPC, en donde se registró un TACC del 3.9% del año 2000 al 2017, como por incrementos extraordinarios derivados de proyectos de inversión debidamente autorizados por la SCT, así como por la implementación de estrategias operativas. El incremento en ingresos registró una TACC del 10.8% del año 2000 al 2017, situándose al cierre de 2017 en \$6,536.6²⁹ millones, lo que representa un incremento de 12.1%³⁰ respecto a 2016.

²⁹ Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico, no incluye ingresos por uso de Derecho de Vía y otros relacionados ni IVA.

³⁰ Compara los ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico, no incluyen IVA.

El Gráfico 6 muestra el crecimiento de los ingresos de las Autopistas al amparo de FARAC I en los últimos 17 años de su operación.

Gráfico 6. Ingreso por peaje anual histórico de las Autopistas al amparo de FARAC I (millones de Pesos)³¹



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.

Las tarifas han tenido un incremento mayor al de la inflación por modificaciones adicionales que se han realizado al anexo 4 del Título de Concesión FARAC I (Bases de Regulación Tarifaria). Para mayor detalle ver sección II.2 Descripción del negocio.

Como resultado de lo anterior, en la Tabla 6 se muestra la tarifa global de los ejercicios 2008 a 2017:

Tabla 6. Tarifa global de las Autopistas al amparo del FARAC I ³²

³¹ Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico, no incluyen IVA.
³² Tarifas incluyen IVA.

Vigencia	Autos	Autobuses	Camiones			INPC
		2-4 ejes	2-4 ejes	5-6 ejes	7-9 ejes	
Ene '08– Ene '09	761.0	1,122.0	1,105.0	1,456.0	1,672.0	86.5881
Ene '09– Ene '10	811.0	1,196.0	1,177.0	1,551.0	1,781.0	92.2407
Ene '10– Ene '11	850.0	1,250.0	1,231.0	1,619.0	1,862.0	95.5370
Ene '11 – Ene '12	896.0	1,316.0	1,296.0	1,705.0	1,962.0	99.7421
Ene '12 – Ene '13	930.0	1,366.0	1,345.0	1,770.0	2,037.0	103.5510
Ene '13 – Abr '13	964.0	1,415.0	1,394.0	1,834.0	2,109.0	107.2460
Abr '13 – Ago '13	968.0	1,423.0	1,401.0	1,844.0	2,118.0	109.0020
Ago '13 – Ene '14	970.0	1,425.0	1,403.0	1,848.0	2,123.0	108.6090
Ene '14 – Ene '15	1,073.0	1,576.0	1,552.0	2,042.0	2,345.0	111.5080
Ene '15 – Ene '16	1,117.0	1,639.0	1,615.0	2,125.0	2,439.0	116.0590
Ene '16 – Ene '17	1,250.0	1,800.0	1,774.0	2,426.0	2,821.0	118.5320
Ene '17 – Ene '18	1,292.0	1,916.0	1,889.0	2,582.0	3,004.0	122.5150
Total TACC*	5.44%	5.50%	5.51%	5.90%	6.03%	3.53%

* TACC con base al último incremento tarifario de enero 2017

* Cálculo de enero 2008 a enero 2017

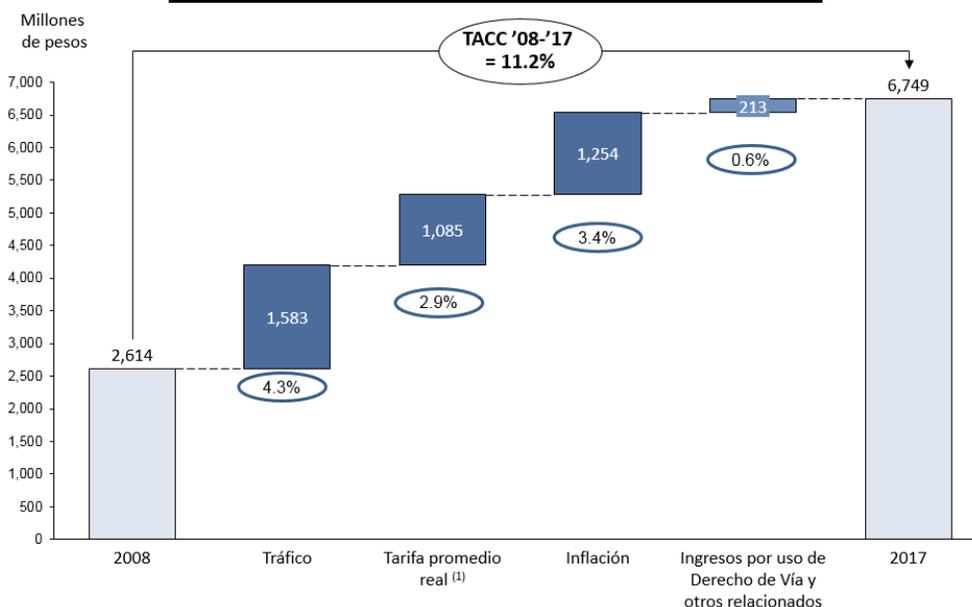
* Tarifas incluyendo IVA

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 2017, incluyendo cambios positivos en la mezcla de vehículos, una operación eficiente de las Autopistas, así como el reciente desarrollo de Servicios Auxiliares, tiendas de conveniencia y restaurantes, lo cual ha llevado al incremento en tráfico.

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

Gráfico 7. Desglose del incremento de ingresos FARAC I*



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

*Nota: Ingreso de peaje por concesión neto de costo por peaje electrónico más ingresos por uso de Derecho de Vía y otros relacionados.

La siguiente tabla muestra ciertas métricas operativas clave para las Autopistas al amparo del FARAC I:

Tabla 7. Métricas claves

Concepto	Métrica	2008	2017	TACC (%)
Tráfico e Ingresos	TPD (en miles de vehículos)	9.2	13.4	4.2
	Ingreso por kilómetro recorrido (\$ Pesos / VKT) (1)	1.4	2.4	6.2
	Ingreso diario promedio (\$ millones de Pesos / # días) *	7.1	17.9	10.8
	Ingresos por uso de Derecho de Vía y otros relacionados (\$ millones de Pesos)	-	213.3	-
Seguridad	Costos de accidentes (\$ Pesos / VKT en miles)	36.6	18.5	(7.3)
	Frecuencia de bajas (# de eventos/VKT en millones)	0.4	0.0	(32.3)
Utilidad de los Activos	"Flujo Libre" Condiciones de Tráfico (% del total de kilómetros) (2)	98.0	100.0	0.2
	"Excelentes/Buenas" condiciones técnicas (% del total de kilómetros) (3)	54.0	97.8	6.8
Servicio al Cliente	Cobro electrónico (% de cruces)	17.9	34.5	7.6
	Facturación electrónica (% de cruces)	-	24.7	-
	Servicios Auxiliares (por cada 100 kilómetros) (4)	2.3	9.8	17.5
	Satisfacción del Cliente (%) (5)	69.0	93.3	3.4
Plan de Inversión	Terminación de mantenimiento mayor (puesta en punto) (6)	13.0	100.0	25.4
	Terminación de Obras de Ampliación (7)	-	83.4	-

(1) Ingreso neto entre VKT

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

(3) Refleja las clasificaciones de la SCT.

(4) Incluye las estaciones de servicio y las tiendas de conveniencia.

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

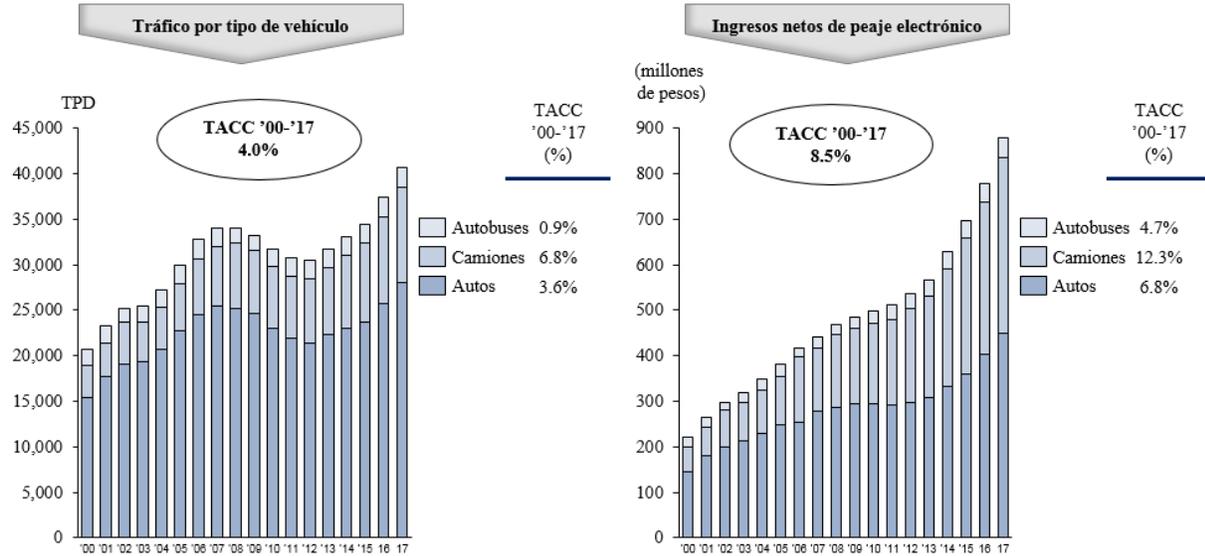
(6) Refleja el porcentaje de las mejoras requeridas por la Concesión, que fueron completadas en 2010.

(7) Refleja el avance de Obras de Ampliación requeridas por El Título de Concesión FARAC I que fueron completadas hasta el final del año fiscal aplicable.

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

Autopista Guadalajara – Zapotlanejo.

Gráfico 8. 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 millones³³ de habitantes.

Tráfico e Ingreso³⁴ de peaje

Esta autopista ha experimentado del 2000 al 2017 una TACC en el TPD a razón de 4.0%; 2017, 2016 y 2015 culminaron con un flujo vehicular diario promedio de 40,657, 37,378 y 34,479 respectivamente, lo que representó un incremento del 8.8% y 17.9% del 2017 en relación con 2016 y 2015 respectivamente. Este incremento en TPD ha sido resultado de las mejoras realizadas en la Autopista Guadalajara – Zapotlanejo que compite con la vía libre Guadalajara – Zapotlanejo tales como son: la ampliación a dos carriles laterales entre Tonalá y Guadalajara, la ampliación a un tercer carril en el cuerpo A, entre el Vado y Tonalá, la ampliación al centro a seis carriles entre Tonalá y Guadalajara y la construcción de calles laterales entre Arroyo de Enmedio y Tonalá.

El ingreso al cierre de 2017 ha crecido a una TACC de 7.1% del ejercicio 2008 al 2017; 2017 cerró con \$880.2 millones, un crecimiento de 13.2% y 26.3% respecto de los ejercicios 2016 y 2015, los cuales se situaron en \$777.7 millones y \$696.9 millones, respectivamente. La autopista Guadalajara – Zapotlanejo representó el 13.5% de los ingresos de toda la red de Autopistas al amparo del FARAC I al cierre del 2017.

Composición vehicular

Al cierre del 2017, los autos representan el 69.0%, los camiones el 25.7% y los autobuses el 5.3% 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 25.7% al cierre del 2017.

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

³³ Obtenido del último censo INEGI 2010.

³⁴ Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico, no incluyen IVA.

Tarifas

Tabla 8. Tarifas históricas de la Autopista Guadalajara – Zapotlanejo³⁵

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	86.5881
Ene '09– Ene '10	39.0	48.0	47.0	95.0	124.0	92.2407
Ene '10– Ene '11	42.0	50.0	49.0	99.0	129.0	95.5370
Ene '11 – Ene '12	44.0	52.0	51.0	103.0	135.0	99.7421
Ene '12 – Ene '13	46.0	54.0	53.0	107.0	140.0	103.5510
Ene '13 – Abr '13	48.0	56.0	55.0	111.0	145.0	107.2460
Abr '13 – Ago '13	48.0	56.0	55.0	111.0	145.0	109.0020
Ago '13 – Ene '14	50.0	58.0	57.0	115.0	150.0	108.6090
Ene '14 – Ene '15	52.0	60.0	59.0	120.0	156.0	111.5080
Ene '15 – Ene '16	54.0	62.0	61.0	125.0	162.0	116.0590
Ene '16 – Ene '17	55.0	63.0	62.0	128.0	165.0	118.5320
Ene '17 – Ene '18	57.0	67.0	66.0	136.0	176.0	122.5150
Total TACC	4.42%	4.06%	4.14%	4.33%	4.26%	3.53%

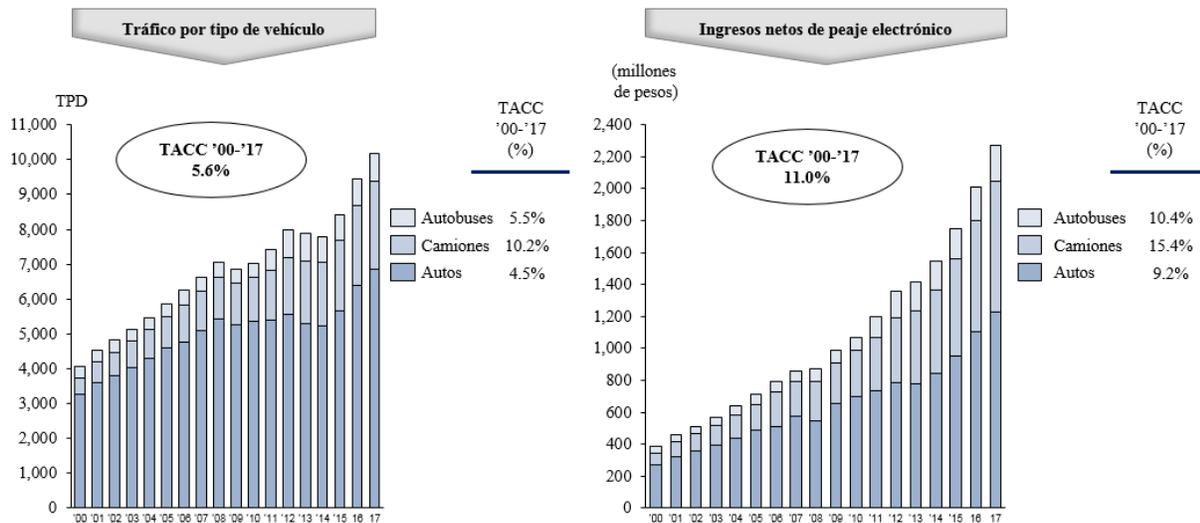
* TACC con base al último incremento tarifario de enero 2017

* Cálculo de enero 2008 a enero 2017

* Tarifas incluyendo IVA

Autopista Maravatío – Zapotlanejo.

Gráfico 9. Tráfico e Ingreso de Maravatío – Zapotlanejo



Esta autopista está compuesta de cuatro carriles, con una longitud total de 318.4 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

³⁵ Tarifas incluyen IVA.

de México y la Zona Metropolitana de Guadalajara, las dos mayores ciudades de México en cuanto a población se refiere.

Tráfico e Ingreso de peaje³⁶

Esta autopista ha experimentado del 2000 al 2017 una TACC en el TPD a razón de 5.6%; el 2017 culminó con un flujo vehicular diario promedio de 10,185, un incremento de 7.9% y 21.0% respecto del 2016 y 2015, años en los cuales el flujo vehicular diario promedio se situó en 9,439 y 8,417 respectivamente.

El ingreso al cierre de 2017 ha crecido a una TACC de 10.2% en los ejercicios del 2008 al 2017; al 2017 cerró con \$2,273.7 millones, un crecimiento de 13.2% y 29.7% respecto de 2016 y 2015, los cuales se situaron en \$2,008.7 millones y \$1,752.8 millones, respectivamente. La autopista Maravatío – Zapotlanejo representó el 34.8% de los ingresos de toda la red de Autopistas al amparo del FARAC I de Operación al cierre del 2017.

Composición vehicular

Al cierre del 2017, los autos representan el 67.4%, los camiones el 24.9% y los autobuses el 7.8% 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 24.9% al cierre del 2017.

Tarifas

Tabla 9. Tarifas históricas de la Autopista Maravatío – Zapotlanejo³⁷

Vigencia	Autos	Autobuses	Camiones			INPC
		2-4 ejes	2-4 ejes	5-6 ejes	7-9 ejes	
Ene '08– Ene '09	369.0	585.0	574.0	689.0	767.0	86.5881
Ene '09– Ene '10	393.0	624.0	611.0	734.0	817.0	92.2407
Ene '10– Ene '11	413.0	651.0	639.0	766.0	853.0	95.5370
Ene '11 – Ene '12	431.0	680.0	667.0	800.0	891.0	99.7421
Ene '12 – Ene '13	447.0	706.0	692.0	831.0	925.0	103.5510
Ene '13 – Abr '13	463.0	731.0	717.0	861.0	958.0	107.2460
Abr '13 – Ago '13	465.0	735.0	721.0	865.0	963.0	109.0020
Ago '13 – Ene '14	465.0	735.0	721.0	865.0	963.0	108.6090
Ene '14 – Ene '15	516.0	815.0	800.0	959.0	1,068.0	111.5080
Ene '15 – Ene '16	537.0	848.0	833.0	998.0	1,112.0	116.0590
Ene '16 – Ene '17	603.0	929.0	913.0	1,147.0	1,301.0	118.5320
Ene '17 – Ene '18	623.0	989.0	972.0	1,221.0	1,385.0	122.5150
Total TACC	5.38%	5.39%	5.41%	5.89%	6.09%	3.53%

* TACC con base al último incremento tarifario de enero 2017

* Cálculo de enero 2008 a enero 2017

* Tarifas incluyendo IVA

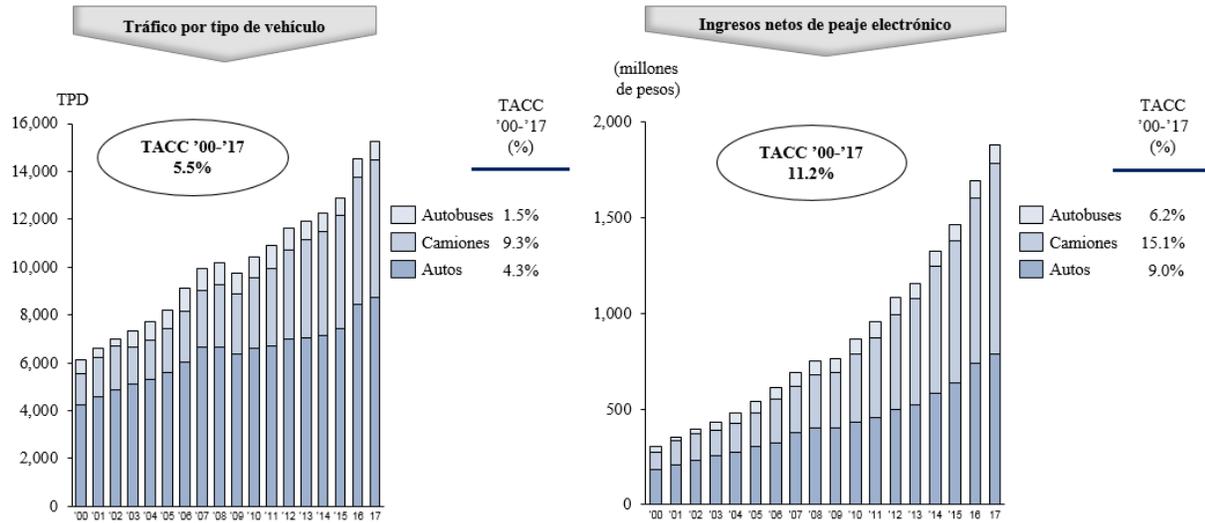
[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

³⁶ Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico, no incluyen IVA.

³⁷ Tarifas incluyen IVA.

Autopista Zapotlanejo – Lagos de Moreno

Gráfico 10. 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 Ciudad de México con Guadalajara.

Tráfico e Ingreso de peaje³⁸

Esta autopista ha experimentado del 2000 al 2017 un TACC en el TPD a razón de 5.5%; El 2017 culminó con un flujo vehicular diario promedio de 15,250, un crecimiento de 5.1% y 18.4% respecto al cierre de 2016 y 2015, años en los cuales el flujo vehicular diario promedio se situó en 14,517 y 12,879, respectivamente.

El ingreso al cierre de 2017 ha crecido a una TACC de 10.5% en los ejercicios 2008 a 2017; 2017 cerró con \$1,878.1 millones, un crecimiento de 11.0% y 28.1% respecto al 2016 y 2015, los cuales se situaron en \$1,692.0 millones y \$1,465.7 millones, respectivamente. La autopista Zapotlanejo-Lagos de Moreno representó el 28.7% de los ingresos de toda la red de Autopistas al amparo del FARAC I al cierre de 2017.

Composición vehicular

Al cierre del 2017, los autos representan el 57.3%, los camiones el 37.7% y los autobuses el 5.0% del TPD, continuando la categoría de camiones como la de mejor desempeño en los últimos años pasando del 23.8% del TPD al cierre de 2007, al 37.7% al cierre de 2017.

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

³⁸ Ingresos por concesión netos de costo de peaje electrónico, no incluyen IVA.

Tarifas

Tabla 10. Tarifas históricas de la Autopista Zapotlanejo – Lagos de Moreno³⁹

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	86.5881
Ene '09– Ene '10	201.0	269.0	266.0	390.0	474.0	92.2407
Ene '10– Ene '11	209.0	282.0	279.0	408.0	496.0	95.5370
Ene '11 – Ene '12	218.0	294.0	291.0	426.0	518.0	99.7421
Ene '12 – Ene '13	226.0	305.0	302.0	442.0	538.0	103.5510
Ene '13 – Abr '13	234.0	316.0	313.0	458.0	557.0	107.2460
Abr '13 – Ago '13	236.0	318.0	314.0	460.0	559.0	109.0020
Ago '13 – Ene '14	236.0	318.0	314.0	460.0	559.0	108.6090
Ene '14 – Ene '15	262.0	353.0	348.0	510.0	620.0	111.5080
Ene '15 – Ene '16	273.0	367.0	362.0	531.0	645.0	116.0590
Ene '16 – Ene '17	334.0	438.0	432.0	670.0	824.0	118.5320
Ene '17 – Ene '18	345.0	466.0	460.0	713.0	878.0	122.5150
Total TACC	6.26%	6.30%	6.29%	6.90%	7.03%	3.53%

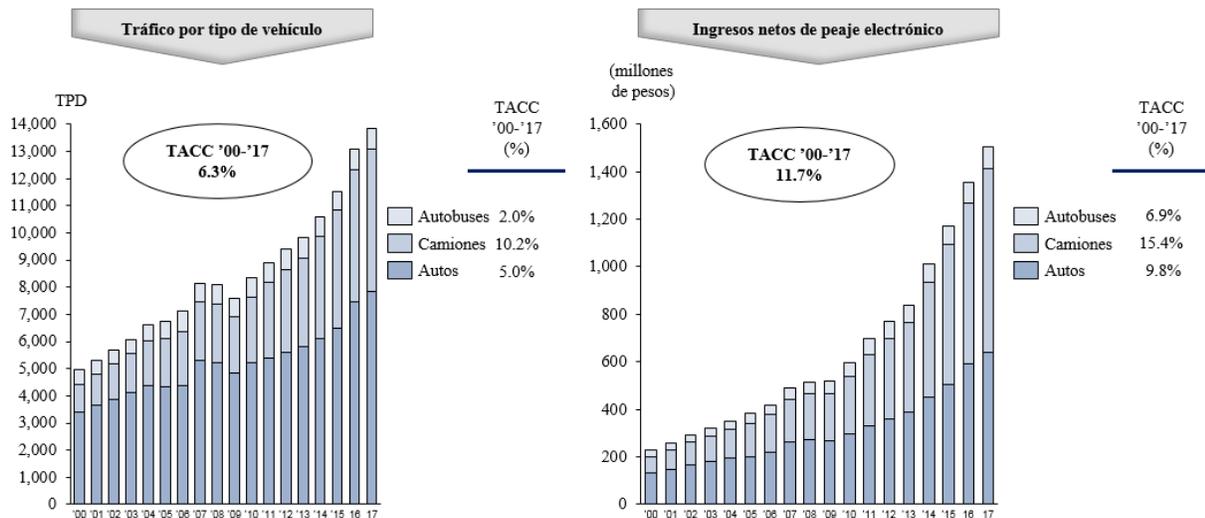
* TACC con base al último incremento tarifario de enero 2017

* Cálculo de enero 2008 a enero 2017

* Tarifas incluyendo IVA

Autopista León – Aguascalientes.

Gráfico 11. Tráfico e Ingreso de León – Aguascalientes



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

³⁹ Tarifas incluyen IVA.

de carga y de pasajeros a través de México. Así también, este tramo es vía alterna a la interconexión norte Ciudad de México con Guadalajara.

Tráfico e Ingreso⁴⁰ de peaje

Esta autopista ha experimentado del 2000 al 2017 una TACC en el TPD a razón de 6.3%. 2017 culminó con un flujo vehicular diario promedio de 13,839, un incremento de 5.8% y 20.0% respecto al cierre de 2016 y 2015, años en los cuales el flujo vehicular diario promedio se situó en 13,085 y 11,534, respectivamente.

El ingreso al cierre de 2017 ha crecido a una TACC de 11.9% en los ejercicios del 2008 al 2017; 2017 cerró con \$1,504.6 millones, un crecimiento de 11.1% y 28.6% respecto al 2016 y 2015, los cuales se situaron en \$1,354.7 y \$1,170.0 millones, respectivamente. La autopista León – Aguascalientes representó el 23.0% de los ingresos de toda la red de Autopistas al amparo del FARAC I al cierre de 2017.

Composición vehicular

Al cierre del 2017, los autos representan el 56.6%, los camiones el 38.0% y los autobuses el 5.4% 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 38.0% al cierre del 2017.

Tarifas

Tabla 11. Tarifas históricas de la Autopista León – Aguascalientes⁴¹

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	86.5881
Ene '09– Ene '10	178.0	255.0	253.0	332.0	366.0	92.2407
Ene '10– Ene '11	186.0	267.0	264.0	346.0	384.0	95.5370
Ene '11 – Ene '12	203.0	290.0	287.0	376.0	418.0	99.7421
Ene '12 – Ene '13	211.0	301.0	298.0	390.0	434.0	103.5510
Ene '13 – Abr '13	219.0	312.0	309.0	404.0	449.0	107.2460
Abr '13 – Ago '13	219.0	314.0	311.0	408.0	451.0	109.0020
Ago '13 – Ene '14	219.0	314.0	311.0	408.0	451.0	108.6090
Ene '14 – Ene '15	243.0	348.0	345.0	453.0	501.0	111.5080
Ene '15 – Ene '16	253.0	362.0	359.0	471.0	520.0	116.0590
Ene '16 – Ene '17	258.0	370.0	367.0	481.0	531.0	118.5320
Ene '17 – Ene '18	267.0	394.0	391.0	512.0	565.0	122.5150
Total TACC	4.80%	5.13%	5.13%	5.08%	5.09%	3.53%

* TACC con base al último incremento tarifario de enero 2017

* Cálculo de enero 2008 a enero 2017

* Tarifas incluyendo IVA

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

⁴⁰ Ingresos por concesión netos de costo de peaje electrónico, no incluyen IVA.

⁴¹ Tarifas incluyen IVA.

Tabla 12. Ingreso⁴² y tráfico medido en VKT de toda la red de autopistas al amparo del FARAC I

A continuación, se muestran la evolución de los ingresos y el tráfico medido como VKT para 2017, 2016 y 2015 de forma trimestral por tipo de vehículo:

Ingresos red FARAC I

Ingresos (mdp)						Ingreso año vs año %					
Año	T*	Autobuses	Camiones	Automóviles	Total	Año	T*	Autobuses	Camiones	Automóviles	Total
2017	1T	105.6	703.0	705.6	1,514.3	2017	1T	4.5	19.9	4.1	10.9
	2T	114.2	733.4	772.3	1,619.9		2T	12.7	15.2	20.3	17.4
	3T	116.8	754.5	791.2	1,662.5		3T	6.5	15.5	6.0	10.2
	4T	118.7	780.8	840.3	1,739.8		4T	4.2	13.1	8.6	10.2
	Total	455.4	2,971.7	3,109.5	6,536.6		Total	6.9	15.8	9.5	12.1
2016	1T	101.1	586.5	677.8	1,365.4	2016	1T	8.6	11.4	19.6	15.1
	2T	101.3	636.6	642.1	1,380.0		2T	5.2	14.6	10.6	12.0
	3T	109.6	653.1	746.5	1,509.2		3T	10.5	14.7	19.4	16.7
	4T	113.9	690.3	774.1	1,578.3		4T	11.3	17.3	13.5	14.9
	Total	426.0	2,566.5	2,840.5	5,833.0		Total	8.9	14.6	15.7	14.7
2015	1T	93.1	526.3	566.7	1,186.1	2015	1T	5.1	16.3	10.5	12.6
	2T	96.4	555.7	580.5	1,232.5		2T	1.0	16.8	8.6	11.4
	3T	99.2	569.4	625.1	1,293.7		3T	2.1	18.1	10.9	13.2
	4T	102.4	588.5	682.2	1,373.1		4T	4.8	14.1	14.0	13.3
	Total	391.1	2,239.9	2,454.4	5,085.4		Total	3.2	16.3	11.1	12.6

Tráfico medido en VKT red FARAC I

VKT						VKT año vs año %					
Año	T*	Autobuses	Camiones	Automóviles	Total	Año	T*	Autobuses	Camiones	Automóviles	Total
2017	1T	40.1	198.7	391.6	630.4	2017	1T	(1.1)	13.2	0.4	4.0
	2T	43.0	205.7	427.0	675.7		2T	6.1	8.2	17.0	13.4
	3T	43.9	210.9	435.6	690.4		3T	0.1	8.6	2.7	4.3
	4T	44.5	219.8	465.2	729.5		4T	(2.1)	6.7	5.3	5.2
	Total	171.5	835.2	1,719.3	2,726.0		Total	0.7	9.0	6.1	6.6
2016	1T	40.5	175.6	389.9	606.0	2016	1T	6.1	9.2	16.9	13.8
	2T	40.5	190.2	365.0	595.7		2T	3.0	12.7	7.8	9.0
	3T	43.9	194.1	424.1	662.1		3T	8.3	12.5	16.6	14.8
	4T	45.5	206.0	441.7	693.1		4T	9.2	(69.8)	10.7	(38.3)
	Total	170.4	765.9	1,620.7	2,557.0		Total	6.7	(35.3)	12.9	(8.0)
2015	1T	38.2	160.9	333.6	532.7	2015	1T	(0.3)	9.5	4.5	5.6
	2T	39.3	168.7	338.7	546.7		2T	(2.8)	11.4	4.1	5.7
	3T	40.5	172.6	363.9	577.0		3T	(2.0)	12.9	6.4	7.6
	4T	41.7	682.1	398.8	1,122.6		4T	0.9	316.3	9.6	97.3
	Total	159.7	1,184.3	1,434.9	2,779.0		Total	(1.1)	92.5	6.2	30.6

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

⁴² Ingresos por concesión netos de costo de peaje electrónico, no incluyen IVA ni Ingresos por Derecho de Vía.

Ingresos por Autopista red FARAC I

Ingresos (mdp)						
Año	T*	Gdl- Zap	Mar- Zap	Zap- Lagos	Leo- Ags	Total
2017	1T	194.1	531.5	433.8	354.9	1,514.3
	2T	221.2	561.9	465.2	371.6	1,619.9
	3T	227.0	566.0	486.4	383.0	1,662.5
	4T	237.9	614.3	492.6	395.1	1,739.8
	Total	880.2	2,273.7	1,878.1	1,504.6	6,536.6
2016	1T	182.6	482.0	388.4	312.4	1,365.4
	2T	186.8	465.5	403.8	324.0	1,380.0
	3T	200.8	511.6	445.3	351.5	1,509.2
	4T	207.5	549.7	454.4	366.7	1,578.3
	Total	777.7	2,008.7	1,692.0	1,354.7	5,833.0
2015	1T	162.5	409.0	340.4	274.3	1,186.1
	2T	170.6	420.9	357.9	283.2	1,232.5
	3T	178.3	439.1	379.2	297.1	1,293.7
	4T	185.5	483.9	388.2	315.4	1,373.1
	Total	696.9	1,752.8	1,465.7	1,170.0	5,085.4

Ingreso año vs año %						
Año	T*	Gdl- Zap	Mar- Zap	Zap- Lagos	Leo- Ags	Total
2017	1T	6.3	10.3	11.7	13.6	10.9
	2T	18.4	20.7	15.2	14.7	17.4
	3T	13.1	10.7	9.2	8.9	10.2
	4T	14.6	11.8	8.4	7.7	10.2
	Total	13.2	13.2	11.0	11.1	12.1
2016	1T	12.4	17.9	14.1	13.9	15.1
	2T	9.5	10.6	12.8	14.4	12.0
	3T	12.6	16.5	17.4	18.3	16.7
	4T	11.9	13.6	17.0	16.3	14.9
	Total	11.6	14.6	15.4	15.8	14.7
2015	1T	8.6	11.3	10.9	19.4	12.6
	2T	9.4	11.1	8.4	17.5	11.4
	3T	12.3	13.2	10.8	17.0	13.2
	4T	12.3	17.0	11.7	10.4	13.3
	Total	10.7	13.2	10.4	15.8	12.6

Tráfico medido en VKT por Autopista red FARAC I

VKT						
Año	T*	Gdl- Zap	Mar- Zap	Zap- Lagos	Leo- Ags	Total
2017	1T	84.1	269.1	153.1	124.1	630.4
	2T	97.4	284.9	164.3	129.1	675.7
	3T	99.5	286.0	171.4	133.5	690.4
	4T	104.9	312.4	173.6	138.7	729.5
	Total	385.8	1,152.5	662.4	525.3	2,726.0
2016	1T	84.7	259.4	145.9	116.0361	606.0
	2T	84.6	243.8	149.6	117.6674	595.7
	3T	91.9	273.6	167.4	129.3125	662.1
	4T	94.5	294.2	169.4	135.0546	693.1
	Total	355.7	1,071.0	632.3	498.0707	2,557.0
2015	1T	76.8	222.7	129.8	103.4696	532.7
	2T	79.6	226.6	135.7	104.7338	546.7
	3T	83.4	238.2	145.0	110.4442	577.0
	4T	87.4	264.8	149.0	119.1812	620.4
	Total	327.2	952.3	559.4	437.8287	2,276.8

VKT año vs año %						
Año	T*	Gdl- Zap	Mar- Zap	Zap- Lagos	Leo- Ags	Total
2017	1T	(0.7)	3.7	4.9	6.9	4.0
	2T	15.1	16.8	9.8	9.8	13.4
	3T	8.3	4.6	2.4	3.2	4.3
	4T	10.9	6.2	2.5	2.7	5.2
	Total	8.5	7.6	4.8	5.5	6.6
2016	1T	10.3	16.5	12.5	12.1	13.8
	2T	6.3	7.6	10.2	12.3	9.0
	3T	10.1	14.9	15.5	17.1	14.8
	4T	8.1	11.1	13.7	13.3	11.7
	Total	8.7	12.5	13.0	13.8	12.3
2015	1T	1.4	5.4	4.1	11.5	5.6
	2T	2.7	6.2	3.1	10.5	5.7
	3T	5.7	8.4	5.7	9.9	7.6
	4T	6.9	12.5	7.4	5.4	9.0
	Total	4.2	8.2	5.1	9.1	7.0

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

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 Cabañas, en el Estado de Guanajuato.

La carretera Irapuato – La Piedad es un tramo de la carretera federal libre de peaje de 73.5 km de longitud que está localizada en los Estados de Guanajuato y Michoacán en México, dichos Estados aportan aproximadamente el 6.4% del PIB⁴³ y cuentan con el 8.8% de la población nacional⁴⁴. Este tramo carretero 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 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.

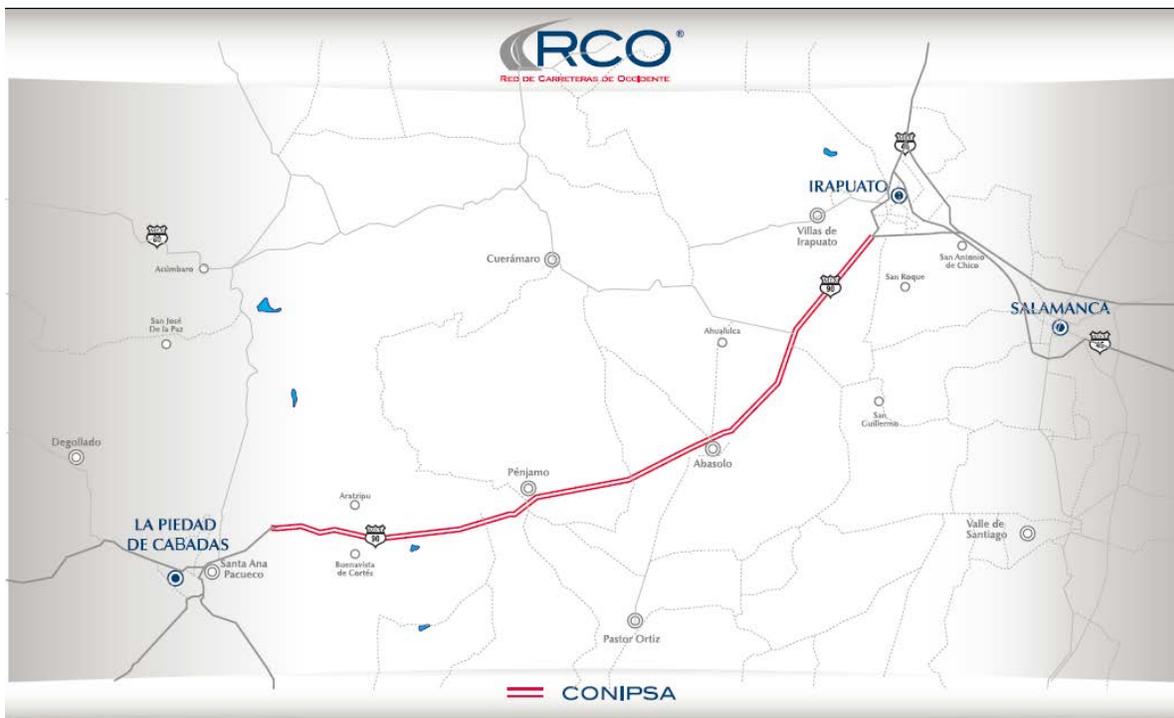
Este tramo compite directamente con la carretera de Cuota Querétaro – Irapuato operada por CAPUFE.

Para el año 2017 el TPD fue de 23,098 vehículos, mientras que para el año 2016 el TPD fue de 22,835 vehículos, lo que muestra un crecimiento de 1.1%.

Los ingresos de RCO de los Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS 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 para proveer capacidad carretera y servicios de operación en dichos tramos carreteros conforme a los Contratos PPS. Mayor detalle sobre los Ingresos de CONIPSA en la sección III.1 (“Información Financiera Seleccionada”) del presente Reporte Anual.

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

Esquema 2. Mapa del tramo Irapuato – La Piedad



⁴³ Dato obtenido con la última actualización disponible a diciembre 2016 del Banco de Información Económica del INEGI (BIE).

⁴⁴ Obtenido del último censo INEGI 2010.

II.2.1.3 COVIQSA

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

El tramo carretero objeto de la Concesión COVIQSA está localizado en los Estados de Querétaro y Guanajuato en México, en conjunto estos Estados contribuyen aproximadamente con el 6.3% del PIB de México⁴⁵. 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 nacional⁴⁶.

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

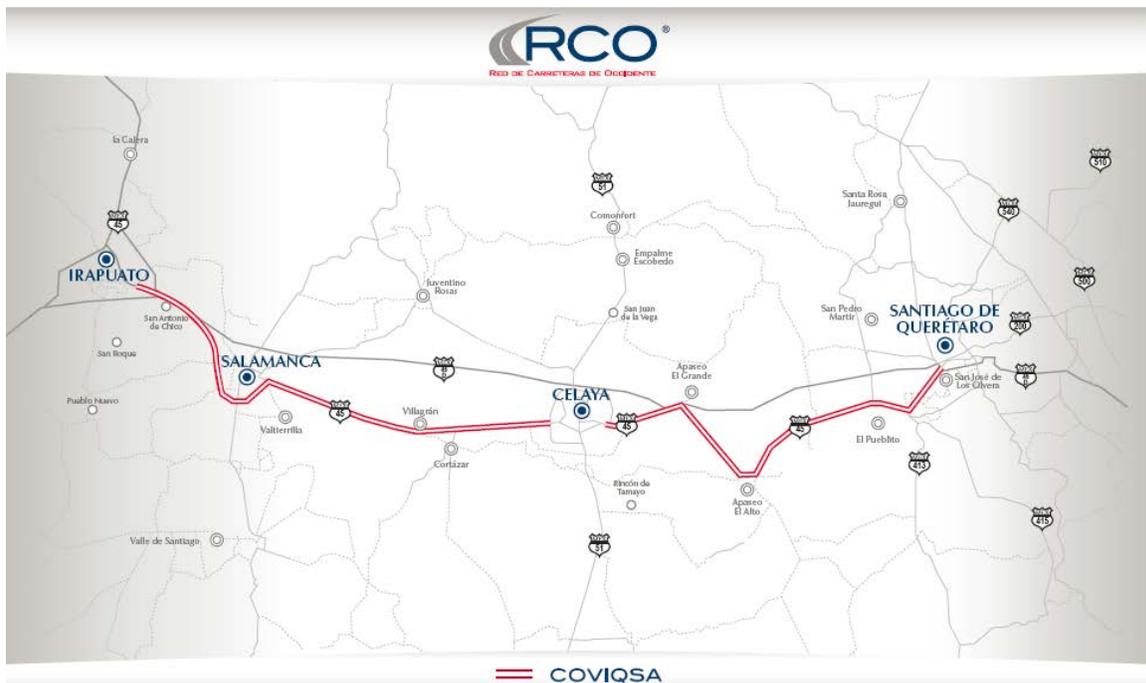
Este tramo compete directamente con la carretera de Cuota Querétaro – Irapuato operada por CAPUFE.

Para el año 2017 el TPD fue de 38,564 vehículos, mientras que para el año 2016 el TPD fue de 40,205 vehículos, lo que muestra un decremento de 4.1%.

Los ingresos de RCO de las Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS 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 para proveer capacidad carretera y servicios de operación en dichos tramos carreteros conforme a los Contratos PPS. Mayor detalle sobre los Ingresos de COVIQSA en la sección III.1 (“Información Financiera Seleccionada”) del presente Reporte Anual.

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

Esquema 3. Mapa del tramo Querétaro – Irapuato



⁴⁵ Dato obtenido con la última actualización disponible a diciembre 2016 del Banco de Información Económica del INEGI (BIE).

⁴⁶ Obtenido del último censo INEGI 2010.

II.2.1.4 COTESA

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

Con 31 Km de longitud, COTESA es la concesionaria encargada de construir, operar, explotar, conservar y mantener la autopista Tepic-San Blas, que inicia en el entronque El Trapichillo ubicado en el Km. 6+600 de la carretera federal Mex-015D Tepic-Villa Unión, y termina en la carretera federal Mex-015 Santa Cruz-San Blas, en el Km. 8+060, en el Estado de Nayarit, cuya población representa el 1.0% de la población nacional⁴⁷, y contribuye aproximadamente con el 0.7% con el PIB de México⁴⁸.

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

Los trabajos de rehabilitación inicial de COTESA forman parte del alcance y de las obligaciones contenidas en el Título de Concesión COTESA. Dichas actividades deben de ser finalizadas previo al inicio de operaciones de la Autopista Tepic-San Blas. Las actividades de rehabilitación inicial incluyen, entre otras, la rehabilitación del señalamiento vertical y horizontal, renivelaciones, y limpieza de obras de drenaje.

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

Los trabajos de construcción de COTESA incluyen la construcción de un tramo de 2.3 kilómetros – la cual se encuentra dentro de las obligaciones contenidas en el Título de Concesión. Tanto los trabajos de construcción y de rehabilitación inicial son condicionantes para que la Autopista comience a operar. Los trabajos de construcción serán concluidos durante el primer semestre de 2018.

Para el año 2017 el TPD fue de 2,945 vehículos, y los ingresos fueron de \$47.4 millones.

Esquema 4. Mapa del tramo Tepic-San Blas



⁴⁷ Obtenido del último censo INEGI 2010.

⁴⁸ Dato obtenido con la última actualización disponible a diciembre 2016 del Banco de Información Económica del INEGI (BIE).

II.2.2 Cambio Climático

En relación a los efectos del cambio climático en el negocio de RCO, se informa que 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. Asimismo, el 28 de octubre de 2014 también se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Reglamento de la Ley General de Cambio Climático en Materia del Registro Nacional de Emisiones, el cual tiene como objetivo contabilizar en un Registro Nacional de Emisiones, las emisiones de Gases con Efecto Invernadero (GEI) generadas en diferentes sectores de la economía nacional, entre ellos, el sector transporte.

El sector transporte es el más grande y de mayor crecimiento en el mundo en términos de consumo de energía y emisiones de GEI. Ahora bien, 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.

RCO y sus subsidiarias están comprometidas con el medio ambiente, la reducción en las emisiones de GEI y la mitigación de los efectos adversos del cambio climático. Por ello busca 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, la reducción de emisiones y la promoción del desarrollo sustentable.

II.2.3 Canales de distribución

II.2.3.1 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 y 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, 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 años, la actividad de difusión y promoción de las Autopistas se ha concentrado en medios dirigidos, así como en redes sociales, que permiten captar tráfico ya sea de zonas geográficas o grupos 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". Asimismo, gracias a que al final de 2017 los concesionarios de los tramos Toluca– Atlacomulco y Atlacomulco- Maravatío pusieron en marcha la operación de los lectores de tags electrónicos en las plazas de cobro de sus Autopistas, que son la continuación de la ruta Zapotlanejo- Maravatío- Atlacomulco- Toluca- Ciudad de México y también debido a que se incrementaron los carriles con lectores de tags dentro de las autopistas de RCO, se incrementó el uso de tags electrónicos en 10% a lo largo de la red de RCO.

Servicio al cliente (Centro de Atención y Servicio al cliente vía Telefónica, Sitio Web y Redes Sociales). 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, como del correo electrónico

atención@redviacorta.mx y de los números de atención telefónica: 01(33) 30014745 para llamadas desde teléfonos fijos y *445 para llamadas desde teléfonos móviles. El Centro de Contacto RCO para 2017 registró en promedio 121 reportes por día, lo que representa un 27.3% más que el año anterior. Nuestro conmutador de llamadas registra niveles de atención para llamadas simultáneas con un promedio de 156 llamadas por día, 56.0% más con respecto al 2016, así como con el sistema de grabación de llamadas que permite registrar, monitorear y controlar las llamadas telefónicas por nivel de prioridad. Durante este año se continuó trabajando con agentes especializados por área con el objetivo de aumentar la eficiencia y brindar un mejor servicio a los usuarios. Asimismo, se mejoró la comunicación con los usuarios a través de la página web, Facebook, Twitter y dentro de la misma plataforma de gestión de tickets, además se dio continuidad a la publicación del Newsletter mensual con información de interés y con alertas que permiten conocer las incidencias de la autopista en redes sociales.

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, Internet y publicaciones impresas en medios especializados.

Entre las actividades específicas desarrolladas en 2017 para este grupo se pueden mencionar:

- Promoción directa de la vía a través de una fuerza de ventas especializada y conocedora de las necesidades y costos de operación de las empresas de autotransporte.
- Campañas de comunicación directa con compañías transportistas y asociaciones especializadas en el sector de autotransporte, tales como la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR) y la Asociación Nacional del Transporte Privado (ANTP).
- Campaña de publicidad en la revista de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga ("CANACAR"), así como publicidad por correo electrónico ("blitzes") e inserciones publicitarias en suplementos comerciales publicados tanto por CANACAR como ANTP en diarios de circulación nacional.

II.2.3.2 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 seiscientos sesenta señales en los Estados de Jalisco, México, Guanajuato, Querétaro, Aguascalientes, Michoacán y la Ciudad 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.2.3.3 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 2017 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, el cual se integra con usuarios de Autopistas y carreteras en general; y se incursionó en el negocio de las hamburguesas a través de la franquicia "*Cuarto de Kilo*", abriendo una ubicación a finales del año. Al cierre de 2017, se cuenta con 21 tiendas de conveniencia bajo la marca propia "*Área 24/7*", 12 restaurantes "*Subway*", 1 restaurante "*Cuarto de Kilo*" y 10 franquicias "*Papa John's*". Siendo operados por terceros, se cuenta con 20 estaciones de servicio (tiendas de conveniencia con áreas de descanso y un "*Subway*"). RCO continuará aprovechando las oportunidades que existen en sus vías concesionadas para

incrementar la variedad de la oferta de servicios al usuario, 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 que recorren las Autopistas de forma continua para prestar auxilio vial gratuito al usuario que lo requiera. Las unidades cuentan con herramienta y equipo material de primera para que el personal debidamente calificado que lo conforma preste apoyo en emergencias y en última instancia facilite el contacto con grúas cuando se requiere de una reparación mayor.

Facturación electrónica: este programa implementado en 2009, mucho antes de que la facturación electrónica se volviera una obligación, coloca a la Compañía en una posición muy favorable no sólo de experiencia ganada en los procesos operativos y administrativos, sino también de conocimiento del cliente/usuario y sus necesidades.

II.2.4 Patentes, avisos comerciales, marcas y otros contratos

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

“*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.

“*VÍACORTA 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.

“*VÍA 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 30, 35, 36, 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 y marca mixta 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), en blanco y negro, el 06 de febrero de 2014.

“AREA51”. Marca nominativa registrada ante el IMPI registrada ante el IMPI en las clases 30, 36, 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 registrada ante el IMPI en las clases 35 y 43 de la clasificación de productos y servicios para el registro de las marcas (clasificación de Niza) el 17 de julio de 2013 y marca mixta registrada ante el IMPI en la clase 43 de la clasificación de productos y servicios para el registro de las marcas (clasificación de Niza), en blanco y negro, el 17 de julio de 2013.

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

“TE ACOMPAÑAMOS EN TU CAMINO”. Aviso comercial para uso de la imagen del café, el cual se distribuye a través de las tiendas de conveniencia de marca propia “24/7”. Este aviso comercial fue registrado 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 21 de septiembre de 2016 y el 6 de octubre de 2016; respectivamente.

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

Franquicias

Subway International B.V.

- Contrato de Franquicia celebrado con Subway International B.V., el 28 de agosto de 2012 para el establecimiento y operación de un restaurante de sándwiches bajo la denominación comercial y la marca de servicio “*Subway*” identificado con el número de Franquicia 57242.
- Contrato de Franquicia celebrado con Subway International B.V., el 24 de septiembre de 2012 para el establecimiento y operación de un restaurante de sándwiches bajo la denominación comercial y la marca de servicio “*Subway*” identificado con el número de Franquicia 57495.
- Contrato de Franquicia celebrado con Subway International B.V., el 20 de febrero de 2013 para el establecimiento y operación de un restaurante de sándwiches bajo la denominación comercial y la marca de servicio “*Subway*” identificado con el número de Franquicia 58877.
- Contrato de Franquicia celebrado con Subway International B.V., el 26 de marzo de 2013 para el establecimiento y operación de un restaurante de sándwiches bajo la denominación comercial y la marca de servicio “*Subway*” identificado con el número de Franquicia 59166.
- Contrato de Franquicia celebrado con Subway International B.V., el 17 de abril de 2013 para el establecimiento y operación de un restaurante de sándwiches bajo la denominación comercial y la marca de servicio “*Subway*” identificado con el número de Franquicia 59414.

- Contrato de Franquicia celebrado con Subway International B.V., el 17 de abril de 2013 para el establecimiento y operación de un restaurante de sándwiches bajo la denominación comercial y la marca de servicio “*Subway*” identificado con el número de Franquicia 59413.
- Contrato de Franquicia celebrado con Subway International B.V., el 10 de noviembre de 2013 para el establecimiento y operación de un restaurante de sándwiches bajo la denominación comercial y la marca de servicio “*Subway*” identificado con el número de Franquicia 61422.
- Contrato de Franquicia celebrado con Subway International B.V., el 29 de abril de 2016 para el establecimiento y operación de un restaurante de sándwiches bajo la denominación comercial y la marca de servicio “*Subway*” identificado con el número de Franquicia 67449.
- Contrato de Franquicia celebrado con Subway International B.V., el 30 de septiembre de 2015 para el establecimiento y operación de un restaurante de sándwiches bajo la denominación comercial y la marca de servicio “*Subway*” identificado con el número de Franquicia 66526.
- Contrato de Franquicia celebrado con Subway International B.V., el 30 de septiembre de 2015 para el establecimiento y operación de un restaurante de sándwiches bajo la denominación comercial y la marca de servicio “*Subway*” identificado con el número de Franquicia 66528.
- Contrato de Franquicia celebrado con Subway International B.V., el 22 de septiembre de 2016 para el establecimiento y operación de un restaurante de sándwiches bajo la denominación comercial y la marca de servicio “*Subway*” identificado con el número de Franquicia 67910.

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

Papa John’s México, Inc.

- Acuerdo de Desarrollo celebrado con Papa John’s México, Inc., 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.
- Acuerdo de Licencia de Unidad celebrado con Papa John’s México, Inc., el 8 de agosto de 2014 en la Autopista León – Lagos – Aguascalientes km 23+300 en colonia Jacinto Lopez León, Cuerpo B, en Guanajuato; C.P. 37433.
- Acuerdo de Licencia de Unidad celebrado con Papa John’s México, Inc., el 8 de agosto de 2014 en la Autopista Maravatío – Zapotlanejo km 359+695 Cuerpo B, en Ecuandureo, Michoacán.
- Acuerdo de Licencia de Unidad celebrado con Papa John’s México, Inc., el 30 de septiembre de 2014 en la Autopista León – Lagos – Aguascalientes km 23+670 Cuerpo B, colonia Jacinto Lopez en León, Guanajuato; C.P. 37433.
- Acuerdo de Licencia de Unidad celebrado con Papa John’s México, Inc., el 20 de marzo de 2015 en la Autopista Maravatío-Zapotlanejo km 202+616 Cuerpo A, Zinapécuaro, Michoacán; C.P. 58930.
- Acuerdo de Licencia de Unidad celebrado con Papa John’s México, Inc., el 25 de julio de 2016 en la Autopista Zapotlanejo-Lagos de Moreno km 89 Cuerpo A, Jalostotitlán, Jalisco; C.P. 47120.
- Acuerdo de Licencia de Unidad celebrado con Papa John’s México, Inc., el 9 de septiembre de 2016 en la Autopista Zapotlanejo-Lagos de Moreno Cuerpo B, Tepatitlán, Jalisco; C.P. 47726.
- Acuerdo de Licencia de Unidad celebrado con Papa John’s México, Inc., el 27 de junio de 2016 en la Autopista Maravatío-Zapotlanejo Km 426 Cuerpo A, Ocotlán Zula, Jalisco; C.P. 47780.

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.

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

- Contrato de Franquicia celebrado con Operadora Cuarto de Kilo, S. de R.L. en 15 de septiembre del 2017 para el establecimiento y operación de un restaurante de una franquicia bajo la denominación comercial y la marca de servicio “Cuarto de Kilo”.

Esta franquicia cuenta con una vigencia de 7 años contados a partir de la fecha de firma, teniendo el derecho de renovarla mediante la solicitud de celebración de nuevo convenio al franquiciante, con por lo menos 3 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 se generan en forma multitudinaria de clientes que son 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.

RCO es contribuyente del ISR, conforme a los términos de las leyes respectivas. De acuerdo a la regla I.3.3.2.4 de la resolución miscelánea del día 19 de noviembre 2015, 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 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 por medio de Prestadora de Servicios RCO y al 31 de diciembre de 2017 cuenta con 85 empleados que, en comparación con cifras al 31 de diciembre de 2016, representa un incremento de 4 empleados, el cual es derivado de la consolidación del equipo en áreas significativas para acelerar el cumplimiento de los objetivos, promover el crecimiento y atacar futuros retos. Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2017, la subsidiaria RCO Carreteras cuenta con: (i) 1,008 empleados de perfil operativo para la operación de

las Autopistas objeto del Título de Concesión FARAC I (de los cuales 274 empleados están al servicio de los restaurantes y tiendas de conveniencia), (ii) 68 empleados para la operación y mantenimiento de los Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS, objeto del Título de Concesión CONIPSA, (iii) 86 empleados para el Título de Concesión COVIQSA; y (iv) 36 empleados para la operación y mantenimiento de la Autopista objeto del Título de Concesión COTESA.

II.2.8 Desempeño ambiental

Nueva Legislación en materia de cambio climático y de responsabilidad ambiental

El 6 de junio de 2012 fue publicada en el Diario Oficial de la Federación la Ley General de Cambio Climático, la cual tiene como principales objetivos regular las emisiones de gases, fomentar la educación, investigación y desarrollo de tecnología en materia de mitigación al cambio climático, así como promover la transición hacia una economía sustentable. Asimismo, el 28 de octubre de 2014 también se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Reglamento de la Ley General de Cambio Climático en Materia del Registro Nacional de Emisiones, el cual tiene como objetivo contabilizar en un Registro Nacional de Emisiones, las emisiones de Gases con Efecto Invernadero (GEI) generadas en diferentes sectores de la economía nacional, entre ellos, el sector transporte. También, el 7 de junio de 2013 fue publicada en el Diario Oficial de la Federación la Ley Federal de Responsabilidad Ambiental, misma que establece la obligación a cargo de cualquier persona física o moral cuyos actos u omisiones causen directa o indirectamente daños al medio ambiente, de reparar dichos daños o, si la reparación fuese imposible, de compensar por estos y emprender cualquier acción necesaria para evitar su incremento. Por todo lo anterior, RCO realiza acciones en materia ambiental, según se detalla en referencia a la nueva legislación en materia de cambio climático y en materia de responsabilidad ambiental, en la Sección II.2.2 del presente Reporte Anual.

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 que es evaluado por el área de auditoría interna de la Compañía.

Dentro del sistema de gestión de calidad, se cuenta con el programa 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 las Normas Oficiales Mexicanas NOM-001-SEMARNAT-1996 y NOM-002-SEMARNAT-1996, que establecen los límites máximos permisibles de contaminantes en las descargas de aguas tratadas.

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

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) Autorizaciones en materia de impacto ambiental debidamente emitidas por las autoridades ambientales competentes.
- b) Planes de manejo y monitoreo ambiental, incluyendo reducción de emisiones, gestión integral de los residuos y manejo de agua.
- c) Certificados de calidad ambiental, según la actividad que corresponda.

Otras iniciativas

Con la seguridad, sustentabilidad y responsabilidad ambiental y social como objetivos, la Compañía ha tomado otras diversas medidas incluyendo (i) inversiones para mejorar las condiciones funcionales y estructurales de las Autopistas y la asistencia en el camino; (ii) la implementación de planes de prevención y mitigación de impacto ambiental (incluyendo el consumo reducido de combustibles fósiles y la menor producción de dióxido de carbono, así como la utilización de fuentes renovables de energía); y (iii) inversiones de tipo social incluyendo (a) el

establecimiento de programas de residentes en seis plazas de cobro a fin de ofrecer tarifas reducidas a las comunidades de más bajos recursos, y (b) la inscripción de más de 300 empleados en programas de educación para adultos con la finalidad de reducir los niveles de analfabetismo y mejorar las habilidades técnicas.

II.2.9 Información del mercado

Las Autopistas de RCO compiten principalmente con: (1) carreteras libres de peaje y otras alternativas de cuota y (2) otros modos de transporte, por ejemplo, el aéreo y el férreo. A continuación, se enlistan 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 – Ciudad de México, (ii) la carretera federal libre número 35, Santa Rosa – La Barca, y (iii) la carretera federal libre número 90 en sus tramos Irapuato – La Piedad y La Piedad – Zapotlanejo y el Libramiento de cuota de La Piedad, de cuota. En adición a lo anterior, esta autopista enfrenta competencia indirecta con los tramos de líneas férreas de las concesiones Pacífico Norte y Noroeste, respectivamente operadas por Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V. y Kansas City Southern México, además de la competencia indirecta con las líneas aéreas que ofrezcan rutas de Guadalajara a la Ciudad de México.
- (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 y con la carretera federal libre número 307 en su tramo San Juan de los Lagos – Encarnación de Díaz. En adición a lo anterior, esta autopista enfrenta competencia indirecta, paralela con la línea férrea de la concesión Pacífico Norte operada por Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V., en el tramo comprendido entre León y Aguascalientes.
- (v) Autopista Tepic – San Blas. Esta autopista compite directamente con las carreteras federales número 76 y 74, ambas en dirección a San Blas, en el Estado de Nayarit.

II.2.10 Estructura corporativa

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

CONIPSA- Previamente detallada en la sección II.2.1.2.

COVIQSA- Previamente detallada en la sección II.2.1.3.

COTESA- Previamente detallada en la sección II.2.1.4.

Prestadora de Servicios RCO- Prestadora de servicios administrativos.

RCO Carreteras⁴⁹ – tenedora de acciones, operadora y prestadora de servicios.

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, el Título de Concesión COVIQSA, así como los Contratos PPS y el Título de Concesión COTESA. A continuación, se detallan aspectos relevantes sobre el estado que guardan los activos concesionados a RCO, que incluyen tanto las Autopistas como los Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS al 31 de diciembre de 2017⁵⁰.

⁴⁹ 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. A partir de septiembre de 2014, esta subsidiaria es además vehículo patrón del personal operativo de los FARAC I, COTESA, CONIPSA y COVIQSA.

⁵⁰ Para mayor detalle sobre la localización, tamaño y antigüedad de las autopistas, favor de consultar la Sección II.2.1.

Estado de las Autopistas

Trabajos de rehabilitación FARAC I

Al 31 de diciembre de 2017, se continúa con el mantenimiento mayor de las Autopistas. La inversión acumulada desde el inicio de la concesión es de \$5,019.8 millones de Pesos⁵¹, los cuales han sido pagados principalmente 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

Proyecto	Fecha de inicio	Fecha de terminación	Estatus
Reconstrucción El Desperdicio - Lagos de Moreno (Obra de Ampliación 4)	jun-09	ene-10	Terminada
León- Aguascalientes rehabilitación del km 104 al 108 (Obra de Ampliación 5)	jun-09	dic-09	Terminada
Guadalajara-Zapotlanejo ampliación al centro a seis carriles entre Tonalá y Guadalajara del km 21 al 26 (Obra de Ampliación 3e)	may-10	jun-11	Terminada
Guadalajara-Zapotlanejo ampliación 2 carriles laterales entre Tonalá y Guadalajara (Obra de Ampliación 3a)	feb-11	jun-12	Terminada
Guadalajara-Zapotlanejo ampliación a un tercer carril en cuerpo A entre El Vado y Tonalá (Obra de Ampliación 3c)	jun-12	feb-13	Terminada
Guadalajara-Zapotlanejo Construcción de los retornos El Vado (Obra de Ampliación 3d)	oct-12	sep-13	Terminada
Guadalajara-Zapotlanejo – reforzamiento del puente Fernando Espinosa (Obra de Ampliación 3b)	oct-12	sep-13	Terminada
León- Aguascalientes construcción El Desperdicio II - Encarnación de Díaz (Obra de Ampliación 1)	oct-12	jun-14	Terminada
Guadalajara-Zapotlanejo construcción de carriles laterales entre Arroyo de Enmedio y Tonalá (Obra de Ampliación 3f)	dic-12	ene-14	Terminada
Zacapu / Maravatio – Zapotlanejo (Obra de Ampliación 2)	ene-16	dic-17	Terminada
Jiquilpan - La Barca (Obra de Ampliación 6)	oct-14	abr-18 *	En proceso

*Fecha estimada de terminación

En lo relativo a la inversión en Obras de Ampliación, al 31 de diciembre de 2017 se ha invertido un monto total acumulado desde el inicio de la Concesión FARAC I de \$3,002.3 millones⁵².

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 2017 fue de \$322.5 millones, relativo a las Obras de Ampliación.

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.

⁵¹ Total pagado en trabajos de rehabilitación sin IVA en Pesos nominales; no incluye pagos para Obras de Ampliación.

⁵² Monto sin IVA.

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

INVERSIONES	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	ACUMULADO
Obras de Ampliación	522,348.4	455,435.9	408,556.9	282,940.2	271,778.0	316,572.2	117,631.3	218,185.5	366,047.7	43,090.5	3,002,586.6
1. Obra.	438,211.5	362,488.2	311,593.4	278,175.0	270,534.1	313,906.3	112,531.9	207,644.6	341,885.1	43,090.5	2,680,060.4
2. Liberación Derecho de Vía	84,136.9	92,947.7	96,963.5	4,765.2	1,243.9	2,666.0	5,099.4	10,540.9	24,162.6	-	322,526.1
Trabajos de Rehabilitación	689,206.3	701,121.8	487,070.2	250,319.2	297,855.7	297,327.0	300,478.0	786,994.0	847,144.0	362,309.0	5,019,825.2
TOTAL	1,211,554.6	1,156,557.7	895,627.1	533,259.4	569,633.7	613,899.2	418,109.3	1,005,179.5	1,213,191.7	405,399.5	8,022,411.7

*Sin IVA

Trabajos de rehabilitación CONIPSA y COVIQSA

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

Modernización CONIPSA y COVIQSA

Tanto en CONIPSA como en COVIQSA, la modernización de 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.

Trabajos de rehabilitación inicial COTESA

Los trabajos de rehabilitación inicial de COTESA forman parte del alcance y de las obligaciones contenidas en el Título de Concesión COTESA. Dichos trabajos ya han sido ejecutados y terminados, fueron previo al inicio de operaciones de la Autopista Tepic-San Blas. Las actividades de rehabilitación inicial incluyen, entre otras, la rehabilitación del señalamiento vertical y horizontal, renivelaciones, y limpieza de obras de drenaje.

Trabajos de construcción COTESA

Los trabajos de construcción de COTESA incluyen la construcción de un tramo de 2.3 kilómetros – la cual se encuentra dentro de las obligaciones contenidas en el Título de Concesión. Tanto los trabajos de construcción y de rehabilitación inicial son condicionantes para que la Autopista comience a operar. Los trabajos de construcción serán concluidos durante el primer semestre de 2018.

Seguros y fianzas

FARAC I

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

Seguros durante la construcción de las Obras de Ampliación:

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

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

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

Al 31 de diciembre de 2017, todos los seguros anteriores se encuentran contratados, pagados 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.

COTESA

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

Seguros durante la construcción de la Autopista:

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

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

4. Obra civil terminada.
5. Responsabilidad civil de la concesionaria y del usuario.

Al 31 de diciembre de 2017, todos los seguros anteriores se encuentran pagados y vigentes.

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.2.8 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 y Mantenimiento 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 notificada de algún procedimiento judicial, administrativo o arbitral del que sea parte, ni tiene algún procedimiento legal pendiente, distinto de aquellos que forman parte del curso normal del negocio, y que pueda tener un impacto significativo sobre los resultados de operación y la posición financiera de RCO.

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

En el curso ordinario de sus operaciones, RCO es susceptible de ser demandada por asuntos laborales de los empleados o directivos contratados por sus subsidiarias Prestadora de Servicios RCO y RCO Carreteras. 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 se determina expresamente el número de las acciones representativas del capital social mínimo fijo al término de cada periodo anual.

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

El capital social de RCO está representado por Acciones Serie "A" y por Acciones Serie "B", ordinarias, comunes, con plenos derechos de voto y económicos.

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

Capital social en el ejercicio 2015

Con fecha 9 de febrero de 2015 y previa recomendación del Consejo de Administración de la Sociedad, los accionistas de RCO celebraron una asamblea general ordinaria, por virtud de la cual resolvieron autorizar: (i) una reducción de la parte variable del capital social de la Sociedad en la cantidad de \$1,350.0 millones y (ii) que los fondos que se obtuvieran de dicha reducción fueran reembolsados a los accionistas de la Sociedad en o alrededor del día 10 de marzo de 2015, mediante una distribución de excedentes de efectivo, pagadera en proporción al valor de lo aportado al capital social de la Sociedad por cada uno de ellos.

Con fecha 12 de mayo de 2015 y previa recomendación del Consejo de Administración de la Sociedad, los accionistas de RCO celebraron una asamblea general ordinaria, por virtud de la cual resolvieron autorizar: (i) una reducción de la parte variable del capital social de la Sociedad en la cantidad de \$2,208.0 millones y (ii) que los fondos que se obtuvieran de dicha reducción fueran reembolsados a los accionistas de la Sociedad mediante una distribución de excedentes de efectivo pagadera en una o varias exhibiciones en proporción al valor de lo aportado al capital social de la Sociedad por cada uno de ellos.

Con fecha 26 de noviembre de 2015 y previa recomendación del Consejo de Administración de la Sociedad, los accionistas de RCO celebraron una asamblea general ordinaria, por virtud de la cual resolvieron autorizar: (i) una reducción de la parte variable del capital social de la Sociedad en la cantidad de \$251.8 millones y (ii) que los fondos que se obtuvieran de dicha reducción fueran reembolsados a los accionistas de la Sociedad mediante una distribución de excedentes de efectivo pagadera en una o varias exhibiciones en proporción al valor de lo aportado al capital social de la Sociedad por cada uno de ellos.

Sobre el total de reducciones autorizadas durante el ejercicio 2015, fueron distribuidos un total de \$2,730 millones, quedando pendientes de distribuir \$1,079.8 millones.

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

Durante el ejercicio 2015, no se realizó modificación alguna a la estructura accionaria, por lo que al cierre del ejercicio 2015 el capital social de RCO se mantuvo representado de conformidad con la Tabla 15 siguiente:

Tabla 15. Acciones RCO al 31 de diciembre de 2015

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 (CIBANCO)	-	-	8,609,634,800	8,609,634,800
Total de acciones	55,352	20,105,331,151	8,609,634,800	28,715,021,303

Capital social en el ejercicio 2016

Con fecha 25 de febrero de 2016 y previa recomendación del Consejo de Administración de la Sociedad, los accionistas de RCO celebraron una asamblea general ordinaria, por virtud de la cual resolvieron autorizar: (i) una reducción de la parte variable del capital social de la Sociedad en la cantidad de \$420.0 millones y (ii) que los fondos que se obtuvieran de dicha reducción fueran reembolsados a los accionistas de la Sociedad en o alrededor del día 10 de marzo de 2016, mediante una distribución de excedentes de efectivo, pagadera en proporción al valor de lo aportado al capital social de la Sociedad por cada uno de ellos.

Con fecha 23 de agosto de 2016 y previa recomendación del Consejo de Administración de la Sociedad, los accionistas de RCO celebraron una asamblea general ordinaria, por virtud de la cual resolvieron autorizar: (i) una reducción de la parte variable del capital social de la Sociedad en la cantidad de \$300.0 millones y (ii) que los fondos que se obtuvieran de dicha reducción fueran reembolsados a los accionistas de la Sociedad mediante una distribución de excedentes de efectivo pagadera en una o varias exhibiciones en proporción al valor de lo aportado al capital social de la Sociedad por cada uno de ellos.

Durante el ejercicio 2016 fue distribuido un total de \$1,799.8 millones, de los cuales \$1,079.8 millones fueron autorizados desde el 2015.

Las reducciones de la parte variable del capital social de la Emisora antes mencionadas no implican una reforma de los estatutos sociales de la Emisora ni la cancelación y reexpedición de títulos accionarios, pues se trata de una reducción de capital y estos no tienen expresión de valor nominal.

Durante el ejercicio 2016, no se realizó modificación alguna a la estructura accionaria, por lo que al cierre del ejercicio 2017 el capital social de RCO se mantiene representado de conformidad con la Tabla 16 siguiente:

Tabla 16. Acciones RCO al 31 de diciembre de 2016

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 (CIBANCO)	-	-	8,609,634,800	8,609,634,800
Total de acciones	55,352	20,105,331,151	8,609,634,800	28,715,021,303

Capital social en el ejercicio 2017

Con fecha 23 de mayo de 2017 y previa recomendación del Consejo de Administración de la Sociedad, los accionistas de RCO, mediante resoluciones unánimes resolvieron autorizar: (i) una reducción de la parte variable del capital social de la Sociedad en la cantidad de \$1,200 millones y (ii) que los fondos que se obtuvieran de dicha reducción fueran reembolsados a los accionistas de la Sociedad mediante una distribución de excedentes de efectivo, pagadera en proporción al valor de lo aportado al capital social de la Sociedad por cada uno de ellos.

Con fecha 23 de agosto de 2017 y previa recomendación del Consejo de Administración de la Sociedad, los accionistas de RCO, mediante resoluciones unánimes resolvieron autorizar: (i) una reducción de la parte variable del capital social de la Sociedad en la cantidad de \$950.0 millones y (ii) que los fondos que se obtuvieran de dicha reducción fueran reembolsados a los accionistas de la Sociedad mediante una distribución de excedentes de efectivo, pagadera en proporción al valor de lo aportado al capital social de la Sociedad por cada uno de ellos.

Con fecha 22 de noviembre de 2017 y previa recomendación del Consejo de Administración de la Sociedad, los accionistas de RCO, mediante resoluciones unánimes resolvieron autorizar: (i) una reducción de la parte variable del capital social de la Sociedad en la cantidad de \$1,000.0 millones y (ii) que los fondos que se obtuvieran de dicha reducción fueran reembolsados a los accionistas de la Sociedad mediante una distribución de excedentes de efectivo, pagadera en proporción al valor de lo aportado al capital social de la Sociedad por cada uno de ellos.

El total de reducciones autorizadas durante 2017 por un importe de \$3,150.0 millones, fue distribuido durante dicho ejercicio.

Las reducciones de la parte variable del capital social de la Emisora antes mencionadas no implican una reforma de los estatutos sociales de la Emisora ni la cancelación y reexpedición de títulos accionarios, pues se trata de una reducción de capital y estos no tienen expresión de valor nominal.

Durante el ejercicio 2017, no se realizó modificación alguna a la estructura accionaria, por lo que al cierre del ejercicio 2017 el capital social de RCO se mantiene representado de conformidad con la Tabla 17 siguiente:

Tabla 17. Acciones RCO al 31 de diciembre de 2017

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 (CIBANCO)	-	-	8,609,634,800	8,609,634,800
Total de acciones	55,352	20,105,331,151	8,609,634,800	28,715,021,303

II.2.14 Dividendos

Al 31 de diciembre de 2017, RCO no ha decretado dividendo alguno. 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 hubiera pérdidas del capital social, una vez que este haya sido reintegrado o reducido; y
 - b) si hubiera pérdidas sufridas en uno o varios ejercicios anteriores, una vez que éstas hayan sido absorbidas con otras partidas del patrimonio o haya sido reducido el capital social.
5. La asamblea de accionistas de RCO deberá aprobar los estados financieros que arrojen las utilidades que se pretendan repartir.
6. De las utilidades reconocidas se deberá separar, en primer término, el 5.0% (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 Compañía mantiene a su cargo en la fecha de adopción de las políticas o, (ii) con recursos líquidos o excedentes de efectivo, en caso de que dichos documentos hayan dejado de estar en vigor (en lo sucesivo, para efectos de esta sección, cualesquiera de los conceptos bajo los incisos (i) o (ii) anteriores, el "Efectivo Líquido Disponible"), la asamblea de accionistas decretará el pago de dividendos por cuando menos el 85.0% 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 pudieran limitar la operación y mantenimiento de las mismas conforme a los estándares correspondientes.
8. El decreto y reparto de dividendos se llevará a cabo de tiempo en tiempo, siempre de conformidad con la política de dividendos antes referida y el pago que en su caso se apruebe, se hará en un plazo con una periodicidad no mayor a tres meses, en una o varias exhibiciones, según lo determine el Consejo de Administración.

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

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

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

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

Al 31 de diciembre de 2017 RCO no ha decretado dividendo alguno, sin embargo, se han entregado excedentes de efectivo a los accionistas mediante reducciones de capital. Para mayor información ver la sección II.2.13 Acciones representativas del capital social.

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 a pesar de no ser una emisora extranjera. El impuesto retenido por dividendos pagados que no provengan de la Cuenta de Utilidad Fiscal Neta (CUFIN) es del 30%; adicional a esto, los dividendos decretados a residentes en el extranjero por utilidades generadas a partir del ejercicio 2014 tendrán una retención del 10% con carácter de pago definitivo.

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 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.

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

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 el Auditor Externo de la Concesionaria. Los estados financieros de RCO fueron preparados conforme a las NIIF vigentes para el periodo 2017. La información financiera correspondiente a los ejercicios 2015, 2016 y 2017 fue obtenida de los estados financieros consolidados dictaminados de RCO, que forman parte de este Reporte Anual.

III.1 Información financiera seleccionada

El Negocio de RCO

RCO es uno de los concesionarios privados de carreteras más grandes en México en lo que a kilómetros concesionados se refiere. Conjuntamente con sus subsidiarias consolidadas COVIQSA, CONIPSA y COTESA, RCO opera aproximadamente 861.4 kilómetros de carreteras. Los activos de RCO se encuentran localizados en México y todos sus ingresos y utilidades netas derivan de las Autopistas y de los Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS, así como de negocios relacionados con las mismas ubicados en México.

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

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 la Ciudad de México y la zona metropolitana de Guadalajara, así como diversas zonas urbanas dentro de la continuamente creciente región centro-occidental del país, tales como Morelia, Zamora, Lagos de Moreno, La Piedad, Tepatitlán, San Juan de los Lagos, Zapotlanejo, León y Aguascalientes, en los Estados de Michoacán, Jalisco, Guanajuato y Aguascalientes.

Los ingresos de RCO derivan de las Autopistas, principalmente del cobro de peaje y, en menor medida, de los negocios y/o Servicios Auxiliares que opera en dichas Autopistas, incluyendo cobros a terceros por operar Servicios Auxiliares tales como estaciones de servicio y tiendas de conveniencia, así como por comisiones que cobra a proveedores de servicios y a otros terceros por permitirles la construcción y operación de aprovechamientos como cruzamientos e instalaciones marginales como son puentes, gasoductos, líneas de transmisión y demás infraestructura ya sea dentro del Derecho de Vía o sobre la porción de terreno adyacente a las Autopistas sobre las cuales RCO tiene el Derecho de Vía. En 2017, las Autopistas al amparo del FARAC I generaron un total de \$6,639.5 millones en Ingresos de peaje por concesión, lo que representó un incremento de 12.9% en comparación con 2016, en el que RCO obtuvo \$5,880.4 millones, y un 29.6% respecto de los \$5,124.7 millones obtenidos en 2015. Estos ingresos de peaje representaron aproximadamente 76.8%, 76.2% y 76.6%, de los ingresos totales consolidados de RCO para los ejercicios concluidos al 31 de diciembre de 2017, 2016 y 2015, respectivamente. Así también, en 2017, RCO generó \$212.8 millones en ingresos por uso de Derecho de Vía lo que representó un crecimiento de 12.0% en comparación con el 2016 en el que se situaron en \$190.1 millones y representó un crecimiento de 104.0% en comparación con el 2015 en el que se situaron en \$104.3 millones.

Para el ejercicio concluido el 31 de diciembre de 2017, el TPD de las Autopistas al amparo del FARAC I fue de 13,361 vehículos, lo que representó un incremento de 6.9% y 19.7%, respecto a los 12,498 y 11,159 vehículos en 2016 y 2015 respectivamente. El tráfico vehicular en las Autopistas ha experimentado un aumento sostenido durante la última década, debido a, entre otros factores, al desarrollo económico de la región, incluyendo el establecimiento de nuevas empresas dedicadas a manufacturas de la industria automotriz, productos de consumo, tecnología de la información, semiconductores, transporte y aeronáutica. Dicho crecimiento se ha traducido en una TACC de 5.4% en el TPD del año 2000 al 2017, que incluye un periodo que precede la operación de las Autopistas al amparo del FARAC I por parte de RCO. Los ingresos netos de costo de peaje electrónico también han incrementado considerablemente como resultado del incremento en tráfico vehicular y tarifas de peaje, así como por la implementación de estrategias operativas de RCO; durante el periodo comprendido entre 2000 y 2017 dichos ingresos netos de peaje electrónico registraron un incremento a una TACC de 10.8%.

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, Estados que en conjunto contribuyeron aproximadamente con el 8.7% del PIB de México en 2016⁵³ y cuentan con el 10.4%⁵⁴ de la población del país. Los ingresos de RCO de las Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS de Peaje

⁵³ Dato obtenido con la última actualización disponible a diciembre 2016 del Banco de Información Económica del INEGI (BIE).

⁵⁴ Obtenido del último censo INEGI 2010.

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 para proveer capacidad carretera y servicios de operación en dichos tramos carreteros conforme a los Contratos PPS. Al finalizar 2017, COVIQSA y CONIPSA recibieron, en conjunto, \$773.7 millones en ingresos por servicios de peaje y \$409.5 millones en ingresos por servicios de operación, en ambos casos, de la SCT. Para los ejercicios concluidos al 31 de diciembre de 2017, 2016 y 2015 aproximadamente 13.7%, 14.9% y 16.6% respectivamente, de los ingresos totales consolidados de RCO derivaron de ingresos por servicios de peaje y de operación pagados a COVIQSA y CONIPSA. A la fecha del presente Reporte Anual, COVIQSA y CONIPSA han transferido exceso de efectivo acumulado hacia RCO de \$3,723.7 millones en calidad de préstamo intercompañía al amparo del contrato de deuda subordinado entre RCO y COVIQSA y CONIPSA; el saldo de capital de dicho préstamo al cierre de 2017 es de \$2,691.3 millones.

COTESA es una subsidiaria que consolida RCO, la cual conecta a Tepic con San Blas, en el Estado de Nayarit, Estado que contribuyó al 0.7% del PIB de México en 2016⁵⁵ y cuenta con el 1.0%⁵⁶ de la población del país. Para el ejercicio concluido al 31 de diciembre de 2017, COTESA tuvo un TPD de 2,945 y un ingreso por servicio de peaje de \$47.4 millones.

Factores importantes que impactan los resultados de la operación de RCO

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

Crecimiento de tráfico y composición vehicular

A medida que la economía mexicana crece, el tráfico vehicular en las Autopistas de RCO incrementa. El aforo de camiones ha crecido a una tasa mayor respecto de otro tipo de vehículos como resultado del crecimiento del PIB, así como también porque los camiones pagan una tarifa de peaje más alta que los automóviles, el incremento en el aforo vehicular relacionado con el PIB genera una prima adicional de ingresos. Este crecimiento de tráfico resultado del crecimiento del PIB, genera a su vez el congestionamiento de los caminos libres de peaje, los cuales cuentan con capacidad limitada y esto, en adición a la creciente necesidad de los usuarios de recorrer distancias en menor tiempo, generan un incremento en la demanda de tráfico que prefiere circular por las Autopistas, lo que beneficia a RCO. Ver Sección II.2.1.1 “Descripción del Negocio: Actividad Principal – FARAC I” del presente Reporte Anual.

Crecimiento de la conectividad carretera

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

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 2017, 2016 y 2015, los ingresos por Servicios Auxiliares representaron 2.5%, 2.5% y 1.6%, respectivamente, de los ingresos totales consolidados de RCO.

Estacionalidad

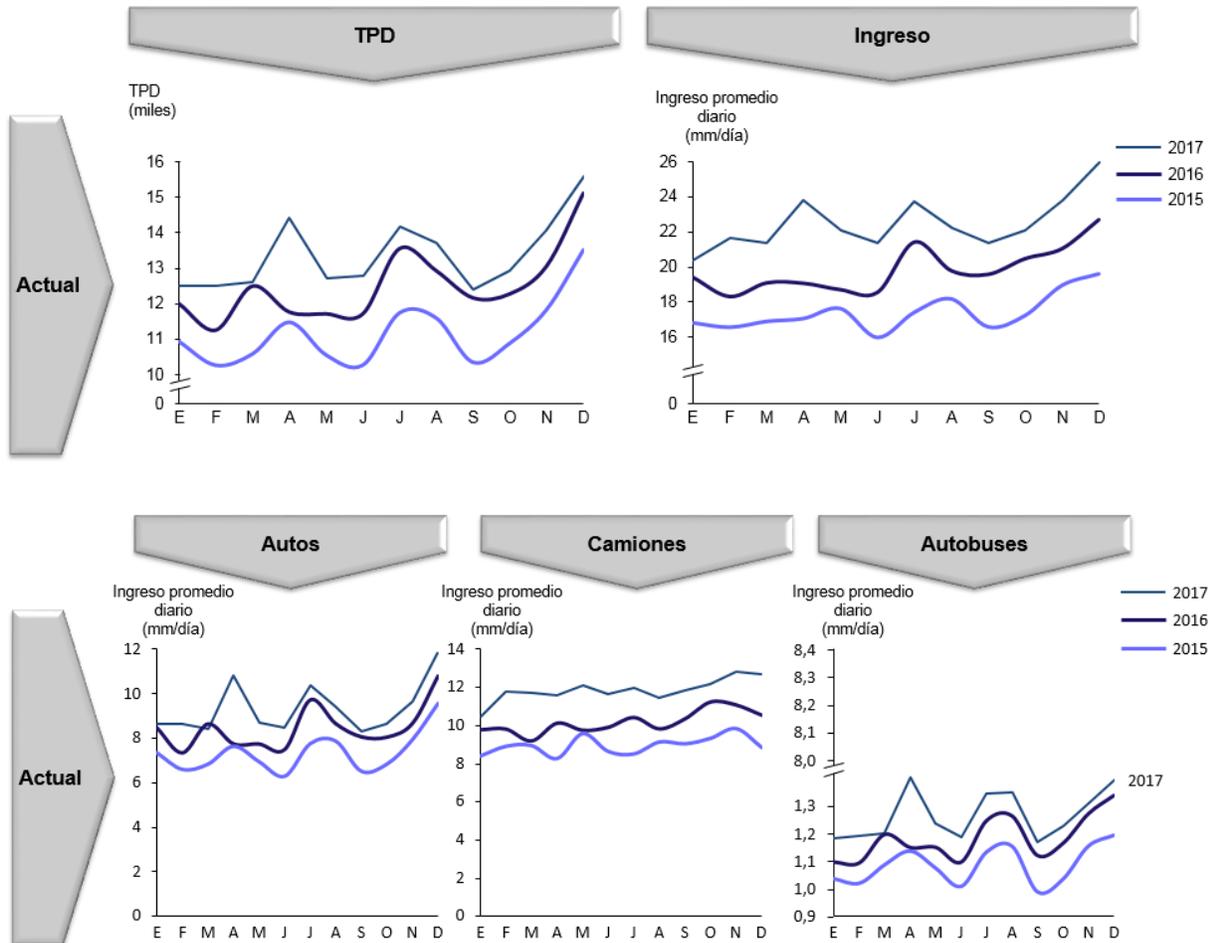
Históricamente, el tráfico de autos en las Autopistas ha sido sujeto a fluctuaciones estacionales, mientras que el tráfico de camiones y autobuses, en su mayoría tienen menor variación durante todo el año. En 2017, el 63.1% de los vehículos que utilizaron las Autopistas al amparo del FARAC I fueron autos. Por lo tanto, los ingresos por peaje

⁵⁵ Dato obtenido con la última actualización disponible a diciembre 2016 del Banco de Información Económica del INEGI (BIE).

⁵⁶ Obtenido del último censo INEGI 2010.

aumentan significativamente durante períodos de mayor tráfico de autos, en especial, en las temporadas vacacionales en México. Los siguientes gráficos ilustran los cambios estacionales en los ingresos de peaje netos y el tráfico en las Autopistas al amparo del FARAC I durante 2017.

Gráfico 12. Estacionalidad⁵⁷



*No incluye ingresos auxiliares por el Uso de Derecho de Vía e Ingresos por Construcción.

** Dato extraído del sistema de operaciones diarias, existe una diferencia en temporalidad comparada con los registros contables.

Impacto de la Inflación

Excepto como se indica a continuación, la inflación no ha afectado significativamente las operaciones de RCO debido a que las tarifas de peaje, los ingresos por servicios de peaje y operación son ajustados con base en incrementos de inflación conforme a sus correspondientes títulos de concesión. Sin embargo, un período extendido de inflación considerable en el futuro podría indirectamente afectar el negocio de RCO por afectar negativamente a la economía en general 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 correspondientes a los Certificados Bursátiles denominados en UDI.

⁵⁷ Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico, no incluyen IVA.

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 al amparo del FARAC I, siempre que dichas tarifas se basen en el tipo de vehículo y no excedan las tarifas máximas permitidas bajo el Título de Concesión FARAC I. RCO tiene derecho a aumentar anualmente los niveles de las cuotas de peaje en las Autopistas al amparo del FARAC I en un porcentaje máximo igual al incremento en el INPC del año anterior, o bien, con mayor frecuencia, en caso de que el incremento en el INPC sea igual o superior al 5.0% 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 PPS disponibles para su uso conforme a la Concesión CONIPSA y la Concesión COVIQSA, así como por proporcionar ciertos servicios operativos. Estos ingresos son calculados conforme al pago base de cada Contrato PPS y ajustados anualmente de conformidad con el incremento en el INPC. Los ingresos por servicios de operación pueden verse reducidos en caso de que CONIPSA o COVIQSA, según sea el caso, no proporcione la capacidad carretera o los servicios de operación conforme a los estándares establecidos en los Contratos PPS. En el caso de COVIQSA, estos ingresos se encuentran limitados conforme al segundo convenio modificatorio a su Contrato PPS y dicho límite es ajustado anualmente con base a la inflación.

Ingresos por 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 PPS 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 en la inflación.

Ingresos por uso del Derecho de Vía y otros relacionados

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

Ingresos por Construcción de Obras de Ampliación y rehabilitación

RCO reconoce los ingresos derivados de la construcción como incrementos al activo intangible durante el periodo en el cual incurre en los costos de construcción en relación con los trabajos de ampliación y mantenimiento. Estos ingresos son reconocidos por un monto equivalente al de los costos de construcción, por lo que dichos ingresos no tienen efecto alguno sobre los resultados de operación de RCO. Al respecto véase Sección 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 derechos de concesión contabilizados como activos intangibles.

Operación y mantenimiento del activo por concesión

Dentro de este rubro, la Compañía reconoce una provisión (provisión de mantenimiento mayor de los costos que espera incurrir que afectan los resultados de los períodos comprendidos desde el inicio de operación hasta el ejercicio en que se realizan las obras de mantenimiento y/o reparaciones para solventar los gastos de mantenimiento y reparación. Los supuestos utilizados por la Administración de RCO comprenden principalmente los montos estimados de mantenimiento mayor por un experto externo contratado por la empresa, índices de inflación, tasa de descuento y el juicio utilizado por la administración para determinar la provisión. RCO reconoce una provisión por el importe de la proyección del costo a valor presente del mantenimiento mayor a realizar por tipo de reparación y por tramo carretero, ya que considera que la provisión así determinada cumple con los requerimientos de la IAS 37 Provisiones y Pasivos y Activos Contingentes (“IAS 37”, por sus siglas en inglés) y de la IFRIC 12 Acuerdos para la concesión de servicios (“IFRIC 12, por sus siglas en inglés”).

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, un monto igual a los costos de construcción, es reconocido como ingreso por construcción en el período que dichos costos son devengados, por lo que esto no tiene efecto neto alguno sobre los resultados de operación de RCO.

Costos de peaje por concesión

Los costos de cobro de peaje incluyen gastos relacionados con el sistema de cobro de peaje, publicidad, mercadotecnia y demás gastos administrativos.

Resultado financiero

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

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

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

Tabla 18. Información del Estado de Pérdidas y Ganancias y Otras Utilidades (Pérdidas) Integrales

Red de Carreteras de Occidente, SAB de CV y Subsidiarias			
ESTADOS CONSOLIDADOS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS Y OTRAS UTILIDADES (PÉRDIDAS) INTEGRALES COMPARATIVOS			
(Cifras en miles)			
Del 1 de enero al 31 de diciembre de:			
	<u>2017</u>	<u>2016</u>	<u>2015</u>
INGRESOS TOTALES	8,650,233.6	7,715,818.7	6,688,727.2
Ingresos por peaje por concesión	6,639,550.5	5,880,432.8	5,124,705.2
Ingresos por servicios de peaje	773,670.2	742,456.3	703,917.8
Ingresos por servicios de operación	409,519.9	406,614.2	409,677.4
Ingresos por uso derecho de vía y otros relacionados	212,835.4	190,111.7	104,329.7
Total ingresos de peaje y otros ingresos de concesión	8,035,576.0	7,219,615.0	6,342,630.0
Ingresos por construcción de obras de ampliación y rehabilitación	614,657.6	496,203.7	346,097.2
COSTOS Y GASTOS	3,083,947.5	2,775,391.7	2,316,950.2
Amortización del activo intangible por concesión	879,727.9	822,311.5	781,113.0
Operación y mantenimiento de activo por concesión	874,258.2	879,574.2	674,322.3
Costos de peaje por concesión	112,426.1	110,967.0	110,617.2
Costo por uso derecho de vía y otros relacionados	119,324.1	107,530.5	33,202.1
Gastos generales y de administración	483,553.7	358,804.8	371,599.3
Total de costos y gastos sin costos de construcción	2,469,290.0	2,279,188.0	1,970,854.0
Costos de construcción de obras de ampliación y rehabilitación	614,657.6	496,203.7	346,097.2
UTILIDAD ANTES DE OTROS INGRESOS, NETO	5,566,286.1	4,940,427.0	4,371,777.0
Otros ingresos, neto	29,645.6	39,148.7	34,634.6
UTILIDAD DE OPERACIÓN	5,595,931.7	4,979,575.7	4,406,411.6
Gasto por intereses	3,551,226.2	3,787,695.5	3,388,279.0
Comisiones e intereses por financiamiento	3,384,972.2	3,223,594.3	3,078,838.4
Intereses instrumentos financieros derivados	44,313.2	180,624.7	166,504.8
Efecto valuación de instrumentos financieros derivados	-	-	(210,646.1)
Amortización comisiones y gastos por contratación de créditos	121,940.8	98,832.5	100,548.4
Intereses mantenimiento mayor	-	284,644.0	253,033.5
Pérdida en actualización de UDIS, neta	550,456.8	269,117.6	164,110.1
Ingresos por intereses	(332,433.0)	(236,154.9)	(184,222.2)
Pérdida (utilidad) cambiaria, neta	102.6	(160.2)	236.8
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS A LA UTILIDAD	1,826,579.1	1,159,077.5	1,038,007.9
IMPUESTOS A LA UTILIDAD (BENEFICIO)	(69,089.5)	70,483.5	37,831.3
UTILIDAD NETA DEL PERIODO	1,895,668.6	1,088,594.2	1,000,176.6
Otros componentes de la utilidad Integral			
Valuación de instrumentos financieros derivados	74,853.6	417,959.8	(180,227.5)
Impuestos diferidos de los instrumentos financieros	(22,456.1)	(82,610.9)	(49,344.1)
Pérdidas y ganancias actuariales	(138.5)	545.0	-
UTILIDAD INTEGRAL DEL PERIODO	1,947,927.6	1,424,488.1	770,606.0
UTILIDAD BÁSICA Y DILUIDA POR ACCIÓN ORDINARIA (pesos)	0.066	0.038	0.035

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

Tabla 19. Información del Estado de Situación Financiera

Red de Carreteras de Occidente, SAB de CV y Subsidiarias

ESTADOS DE SITUACIÓN FINANCIERA CONSOLIDADOS COMPARATIVOS AL CIERRE DEL:

(Cifras en miles)

	2017	2016	2015
ACTIVO			
Activo circulante			
Efectivo y equivalentes de efectivo, circulante	8,741,237.2	6,678,792.5	6,923,061.1
Clientes, neto	109,972.5	774,180.0	409,904.1
Impuestos por recuperar	60,196.2	56,604.4	58,047.8
Intereses de instrumentos financieros derivados por cobrar	342.3	-	-
Activo financiero por concesión porción circulante	388,501.9	393,128.7	407,540.4
Otras cuentas por cobrar y pagos anticipados	189,565.5	114,763.3	100,793.4
Total del activo circulante	9,489,815.6	8,017,468.9	7,899,345.8
Activo no circulante			
Efectivo restringido largo plazo	98,832.7	93,673.1	91,102.1
Activo financiero por concesión largo plazo	868,967.5	867,065.2	848,696.4
Activo intangible por concesión	42,900,028.8	43,047,020.9	43,392,680.1
Mobiliario y equipo y derechos de franquicia, neto	18,192.7	22,123.9	22,151.6
Maquinaria y equipo, neto	36,004.8	26,576.6	23,067.2
Instrumentos financieros derivados	140,093.0	114,807.1	-
Impuestos a la utilidad diferidos	6,791,394.0	6,530,536.1	6,283,018.0
Otros activos	5,869.4	4,408.2	4,250.0
Total del activo no circulante	50,859,382.9	50,704,211.1	50,664,965.4
TOTAL DEL ACTIVO	60,349,198.5	58,721,679.0	58,564,311.2
PASIVO Y CAPITAL CONTABLE			
Pasivo circulante			
Proveedores	296,193.4	285,265.7	285,767.8
Intereses de financiamiento por pagar	878,430.0	868,418.4	853,557.6
Intereses de instrumentos financieros derivados por pagar	-	4,984.6	13,613.1
Otras cuentas por pagar	55,081.6	44,789.7	42,227.0
Provisiones a corto plazo	462,988.5	746,897.6	782,827.0
Cuentas por pagar a accionistas	3.7	2.6	1,079,799.7
Porción circulante de la deuda a largo plazo	365,765.8	341,017.9	338,047.1
Beneficios a los empleados a corto plazo	141,619.4	33,435.8	70,638.7
Provisión por obra ejecutada no estimada	63,376.2	29,791.0	39,462.0
Impuestos por pagar, excepto a la utilidad	218,308.2	243,739.0	163,461.6
Impuestos a la utilidad por pagar	47,908.9	41,738.0	-
Total del pasivo circulante	2,529,675.7	2,640,082.3	3,669,402.6
Pasivo no circulante			
Deuda a largo plazo	40,847,813.6	37,846,802.3	37,404,069.3
Provisión para mantenimiento mayor	175,379.9	158,186.9	69,242.8
Beneficios a los empleados a largo plazo	26,903.3	56,060.8	7,751.8
Beneficios a los empleados post-empleo	3,269.5	2,631.6	2,606.0
Otras cuentas por pagar largo plazo	10,095.6	5,028.8	2,990.2
Instrumentos financieros derivados	19,493.5	63,734.4	358,258.6
Impuestos a la utilidad diferidos	184,163.8	194,677.4	-
Total del pasivo no circulante	41,267,121.2	38,327,122.2	37,844,918.7
TOTAL DEL PASIVO	43,796,796.9	40,967,204.2	41,514,322.3
CAPITAL CONTABLE			
Capital social	18,258,967.5	21,408,967.5	22,128,967.5
Resultados acumulados	(1,787,678.2)	(3,683,345.9)	(4,771,938.3)
Otros componentes de utilidad (pérdida) integral	81,112.3	28,853.2	(307,040.7)
TOTAL DEL CAPITAL CONTABLE	16,552,401.6	17,754,474.8	17,049,988.5
TOTAL	60,349,198.5	58,721,679.0	58,564,311.2

Tabla 20. Información del Estado de Flujos de Efectivo

Red de Carreteras de Occidente, SAB de CV y Subsidiarias			
ESTADOS DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADOS COMPARATIVOS			
(Método Indirecto)			
(Cifras en miles)			
Del 1 de enero al 31 de diciembre de:			
Concepto	2017	2016	2015
ACTIVIDADES DE OPERACIÓN			
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	1,826,579.1	1,159,076.7	1,038,007.9
Partidas relacionadas con actividades de inversión:			
Depreciación y amortización	891,879.2	835,983.9	786,750.5
Partidas relacionadas con actividades de financiamiento:			
Intereses devengados a cargo	3,384,972.1	3,508,238.2	3,331,870.8
Reclasificaciones por importes reconocidos en pérdidas y ganancias	44,313.3	180,624.7	166,504.8
Efecto de valuación de instrumentos financieros derivados	-	-	(210,645.1)
Amortización de comisiones y gastos por financiamiento	121,940.8	98,833.6	100,548.4
Fluctuación cambiaria no pagada	(76.4)	14.3	7.3
Pérdida en actualización de UDIS	550,456.9	269,117.6	164,110.1
	<u>6,820,065.0</u>	<u>6,051,890.0</u>	<u>5,377,154.7</u>
+/- Disminución (aumento) en:			
Clientes	664,206.5	(364,276.0)	12,501.4
Impuestos por recuperar	(3,591.7)	1,444.4	548.0
Activo Financiero por Concesión	2,724.6	(3,958.2)	89,470.6
Otras cuentas por cobrar y pagos anticipados	(74,803.3)	(13,969.9)	(20,749.3)
Otros activos	(1,461.2)	(158.0)	(502.9)
+/- (Disminución) aumento en:			
Proveedores	11,003.1	(517.4)	4,164.4
Otras cuentas por pagar	15,358.7	4,602.0	1,204.2
Provisiones	(266,716.1)	(231,629.0)	(216,014.1)
Impuestos por pagar, excepto impuestos a la utilidad	(37,182.7)	93,194.0	546.4
Impuestos a la utilidad pagados	(206,812.9)	(177,113.0)	(232,510.9)
Beneficios a los empleados, neto	79,024.2	11,106.0	(54,314.0)
Beneficios a los empleados post-empleo	500.4	570.6	228.7
	<u>7,002,314.6</u>	<u>5,371,185.5</u>	<u>4,961,727.2</u>
ACTIVIDADES DE INVERSIÓN			
Inversiones en Acciones	-	-	-
Adquisición de mobiliario y equipo y derechos de franquicia	(1,094.9)	(5,874.9)	(9,424.1)
Adquisición de maquinaria, mobiliario y equipo	(19,648.3)	(15,155.1)	(21,210.8)
Activo intangible por concesión	(699,150.6)	(486,323.2)	(447,128.8)
	<u>(718,798.9)</u>	<u>(501,478.3)</u>	<u>(468,339.6)</u>
ACTIVIDADES DE FINANCIAMIENTO			
Préstamos obtenidos	2,858,931.4	695,472.7	3,323,773.3
Prepago de deuda	(341,017.9)	(564,349.1)	(1,268,130.0)
Intereses pagados	(3,374,959.6)	(3,208,733.6)	(2,901,641.9)
Pagos de instrumentos financieros derivados	(44,313.3)	(180,624.7)	(166,319.0)
Comisiones por financiamiento	(164,551.0)	(53,370.9)	(51,250.0)
Disminución de capital social	(3,149,999.9)	(1,799,800.0)	(2,730,000.0)
	<u>(4,215,911.3)</u>	<u>(5,111,405.6)</u>	<u>(3,793,568.0)</u>
+/- Aumento (disminución) de efectivo y equivalentes de efectivo	2,067,605.4	(241,697.7)	699,818.6
Efectivo y equivalentes de efectivo al principio del periodo	<u>6,772,464.6</u>	<u>7,014,163.2</u>	<u>6,314,343.6</u>
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del periodo	<u>8,840,070.0</u>	<u>6,772,464.5</u>	<u>7,014,163.2</u>

Comentarios sobre los estados financieros se pueden apreciar en la Sección III.4 “Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera de la Emisora” 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 representan 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 al amparo del FARAC I. Al 31 de diciembre de 2017 el 49.7% de los ingresos de peaje por concesión son cobrados a través de un sistema electrónico de peaje.

La tarifa de RCO incluye en los periodos 2017, 2016 y 2015 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.

Cabe señalar que el crecimiento de ingresos de peaje por concesión en 2017 respecto a 2016 fue de 12.1% mientras que el crecimiento en 2016 respecto a 2015 fue de 14.8%. Ambos crecimientos derivados de la optimización e implementación de estrategias comerciales y operativas, así como: (i) incremento de tarifas por inflación, (ii) implementación de nuevas tarifas derivada de la modificación al Anexo 4 del Título de Concesión FARAC I, y (iii) mezcla vehicular.

El crecimiento de ingresos de 2017 respecto a 2016 se vio beneficiado por el crecimiento en ingresos en 15.8% 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 estaciones de servicio y tiendas de conveniencia; así como por el ingreso recibido por la construcción o paso de instalaciones eléctricas y de telecomunicaciones, acueductos y gasoductos.

Ingresos de CONIPSA y COVIQSA

Derivado de CONIPSA y COVIQSA, se reconocen dos tipos de ingresos adicionales: (a) ingresos 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.

Ingresos de COTESA

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

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.

La Tabla 21 muestra las características del crédito de RCO al 31 de diciembre de 2017:

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

Tabla 21. Créditos Preferentes RCO (cifras en miles de pesos):

Tipo de crédito	Concesión	Tasa de Interés	Margen Aplicable	Año de vencimiento	Balance al 31 de diciembre de 2017
Crédito de Gastos de Capital HSBC	FARAC I	TIIE 28	350 pbs	2018	117,647.1
Crédito de Gastos de Capital Santander/Interacciones 2014	FARAC I	TIIE 28	275 pbs	2028	1,501,018.2
Crédito de Gastos de Capital Santander 2017	FARAC I	TIIE 28	275 pbs	2028	405,762.1
Certificados Bursátiles pesos 2012	FARAC I	9.00%	N/A	2027	2,841,000.0
Certificados Bursátiles pesos 2014	FARAC I	9.05%	N/A	2030	4,400,000.0
Certificados Bursátiles UDI *	FARAC I	5.25%	N/A	2032	8,789,334.1
Senior Notes	FARAC I	9.00%	N/A	2028	7,500,000.0
Crédito Simple Banobras	FARAC I	TIIE 28	325 pbs**	2037	2,145,560.6
	FARAC I	10.10%	N/A	2037	4,990,000.0
	FARAC I	10.71%	N/A	2037	2,000,000.0
Crédito Simple Inbursa	FARAC I	9.527%	N/A	2029	4,596,000.0
Subtotal					39,286,322.1
Crédito COVIQSA (Banobras)	COVIQSA	8.08%	N/A	2025	897,233.2
Crédito COVIQSA (Sindicado)	COVIQSA	TIIE 28	195 pbs	2025	1,498,166.8
Subtotal					2,395,400.0
Crédito CONIPSA	CONIPSA	TIIE 28	275 pbs	2024	227,527.0
Subtotal					227,527.0
Total					41,909,249.1

* 1'481,044,500 UDIs al valor de la UDI al 31 de diciembre de 2017 de

** A partir de octubre 2018 pasa de ser tasa variable a una tasa fija de 10.10%

III.3.1.1 Créditos Preferentes FARAC I

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

Los Créditos Preferentes son los siguientes:

1. Crédito de Gastos de Capital HSBC.
2. Crédito de Gastos de Capital 2016.
3. Crédito de Gastos de Capital 2017.
4. Crédito Simple Banobras (2013).
5. Crédito Simple Inbursa (2014).
6. Certificados Bursátiles denominados en pesos RCO 12.
7. Certificados Bursátiles denominados en pesos RCO 14.
8. Certificados Bursátiles denominados en UDIs RCO 12U.
9. Instrumentos de deuda preferente denominados en pesos y emitidos conforme a la Regla 144^a y la Regulación S de la Ley de Valores de 1933 de EUA con vencimiento en 2028 (las Senior Notes).

III.3.1.2 Créditos Preferentes CONIPSA y COVIQSA

CONIPSA cuenta con un Crédito Preferente denominado en Pesos mexicanos cuyo acreedor es un sindicato compuesto de dos entidades mexicanas, mientras que COVIQSA, a partir del refinanciamiento de su deuda efectuado durante 2015, cuenta con dos Créditos Preferentes denominados en Pesos mexicanos cuyos acreedores son una entidad mexicana para el primer crédito y un sindicato compuesto de dos entidades mexicanas para el segundo crédito.

III.3.2 Instrumentos financieros derivados.

RCO ha hecho uso de Instrumentos Financieros Derivados para mitigar sus riesgos financieros al fijar o limitar las fluctuaciones de mercado y posibles efectos que pudieran generarse ante un alza significativa en tasas de interés. Los principales riesgos identificados respecto de la deuda del RCO son: (i) el riesgo de cambios en las tasas de interés y, (ii) riesgos de liquidez.

De conformidad con sus políticas, RCO lleva a cabo operaciones financieras de derivados únicamente para fines de cobertura.

RCO revisa de manera trimestral el valor justo de mercado de los Instrumentos Financieros Derivados designados como cobertura de flujo de efectivo. El valor justo de mercado de los Instrumentos Financieros 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 proporcione un alto nivel de efectividad de acuerdo a la norma correspondiente.

RCO revisa todos los contratos de bienes y servicios en los cuales forma parte, a fin de identificar derivados implícitos que debieran ser segregados del contrato anfitrión para reconocerlo a su valor razonable. Cuando un derivado implícito es identificado y el contrato anfitrión no ha sido valuado a valor razonable, el derivado implícito se segrega del contrato anfitrión y se reconoce a su valor razonable. El valor razonable al inicio y los cambios en dicho valor son reconocidos en resultados del periodo, dentro del resultado financiero. Al 31 de diciembre de 2017 no existen derivados implícitos que deban ser segregados del contrato anfitrión.

Por su parte, la proporción de cobertura provista por los Instrumentos Financieros Derivados de RCO en 2017, 2016 y 2015 basada en los riesgos financieros de RCO al término de cada año respectivo, fue de 100.0%, 99.8% y 98.9% respectivamente.

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

Tasa variable a tasa fija (cobertura)

Durante la concesión, RCO ha contratado varios swaps que cambian el perfil de financiamiento en tasa variable a una tasa fija promedio ponderada de 8.73%. El monto notional al cierre de diciembre de 2017 fue de \$4,170.0 millones.

En septiembre de 2015 COVIQSA contrató dos swaps que cambian el perfil del financiamiento en tasa variable a una tasa fija de 6.11%. El monto notional al cierre de diciembre de 2017 fue de \$1,498.2 millones.

En febrero de 2016, CONIPSA contrató dos swaps que cambian el perfil del financiamiento en tasa variable a una tasa fija de 5.78%. El monto notional al cierre de diciembre de 2017 fue de \$227.5 millones.

Coberturas con opciones CAP

Al cierre de diciembre 2017 ya no existen coberturas con opciones CAP.

Al cierre de 2016 y 2015 el efecto acumulado por su valuación en el estado consolidado de pérdidas y ganancias y otras utilidades (pérdidas) integrales fue de \$293.0 y \$82.0, respectivamente.

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

Concesión	Monto notional / valor nominal**	Valor del activo subyacente/ variable de referencia		Valor razonable *		Fecha de vencimiento
		2017	2016	2017	2016	
FARAC I	64,041.6	8.5560% (TIIE a 28 días)	8.5560% (TIIE a 28 días)	(198.8)	(1,949.3)	02-oct-18
FARAC I	435,482.8	8.5560% (TIIE a 28 días)	8.5560% (TIIE a 28 días)	(4,945.0)	(14,172.1)	10-sep-28
FARAC I	1,167,942.3	8.4750% (TIIE a 28 días)	8.4750% (TIIE a 28 días)	(3,998.9)	(25,079.8)	10-oct-18
FARAC I	200,000.0	7.3680% (TIIE a 28 días)	NA	23,549.3	17,116.2	10-sep-28
FARAC I	501,018.2	7.9550% (TIIE a 28 días)	NA	599.5	NA	10-sep-28
FARAC I	59,160.0	7.6975% (TIIE a 28 días)	NA	903.6	NA	11-sep-28
FARAC I	346,602.1	7.753% (TIIE a 28 días)	NA	6,279.4	NA	11-sep-28
FARAC I	24,788.8	8.5560% (TIIE a 28 días)	8.5560% (TIIE a 28 días)	(76.3)	(751.9)	02-oct-18
FARAC I	168,564.0	8.5560% (TIIE a 28 días)	8.5560% (TIIE a 28 días)	(1,914.8)	(5,474.5)	10-sep-28
FARAC I	452,079.1	8.5560% (TIIE a 28 días)	8.5560% (TIIE a 28 días)	(1,806.8)	(10,279.0)	10-oct-18
FARAC I	28,816.6	8.9040% (TIIE a 28 días)	8.9040% (TIIE a 28 días)	(139.4)	(1,071.6)	02-oct-18
FARAC I	195,953.2	8.9040% (TIIE a 28 días)	8.9040% (TIIE a 28 días)	(3,476.1)	(8,274.7)	10-sep-28
FARAC I	525,539.2	8.7700% (TIIE a 28 días)	8.7700% (TIIE a 28 días)	(2,937.4)	(13,797.7)	10-oct-18
	4,169,988.0			11,838.3	- 63,734.4	
COVIQSA	790,482.0	6.1100% (TIIE a 28 días)	NA	49,662.6	52,032.3	27-may-25
COVIQSA	707,684.8	6.1100% (TIIE a 28 días)	NA	43,794.0	46,205.0	27-may-25
	1,498,166.8			93,456.6	98,237.4	
CONIPSA	113,763.5	5.7800% (TIIE a 28 días)	NA	7,709.9	8,317.5	27-ago-24
CONIPSA	113,763.5	5.7800% (TIIE a 28 días)	NA	7,594.6	8,252.3	27-ago-24
	227,527.0			15,304.5	16,569.8	

* Valor razonable negativo = reconocimiento del pasivo en el balance.

** Valor notional/valor nominal al cierre de diciembre de 2017

III.3.3 Impuestos a la utilidad diferidos.

Derivado de las pérdidas fiscales que a la fecha se han tenido, se cuenta con impuestos a la utilidad diferidos en el activo, cuyo saldo total al 31 de diciembre de 2017 fue de \$6,791.4 millones, mientras que para 2016 se situó en \$6,530.5 millones de Pesos. Al cierre de 2015 el saldo fue de \$6,283.0 millones de Pesos.

Por otro lado, se cuenta con impuestos a la utilidad diferidos en el pasivo, cuyo saldo al 31 de diciembre de 2017 fue de \$184.2 millones, \$194.7 millones en 2016 y \$0.0 millones en 2015.

III.3.4 Estado de los Créditos.

Al 31 de diciembre de 2017, RCO y subsidiarias se encuentran al corriente en el pago del capital e intereses de sus Créditos Preferentes y sus obligaciones por Instrumentos Financieros Derivados.

Obligaciones de hacer o no hacer en materia de cambios de control (reestructuras corporativas)

1. FARAC I:
 - a. *Obligación de hacer:* deberá notificar al Agente Administrativo y a cualquier otra persona al efecto requerida bajo cualquier documento de financiamiento sobre cualquier venta u otra disposición de activos u otra propiedad de la concesionaria cuyo valor de mercado exceda de \$500.0 millones de pesos.
 - b. *Obligación de no hacer:* la Concesionaria no deberá (i) realizar ninguna fusión o cambiar su forma de organización o negocio, escisión o liquidación, rompimiento o disolución, (ii) mover, vender, arrendar, asignar, transferir o cualquier otra disposición de todos o de sustancialmente todos sus activos distintos a los acordados en los términos del Título de Concesión y los Documentos del Financiamiento, (iii) comprar, arrendar o adquirir cualquier activo distinto a los requeridos en conexión con la operación y mantenimiento de la Concesión (distintos a la adquisición de CONIPSA y COVIQSA) o adquirir cualquier subsidiaria o capital en cualquier otra persona excepto por las Inversiones Permitidas de conformidad con los Documentos del Financiamiento. De igual forma, constituye un evento de incumplimiento bajo el Crédito Banobras 2013, el Crédito Inbursa 2014 y el Crédito de Gastos de Capital 2016, el que cualquier inversionista o accionista de RCO transfiera en cualquier momento el control directo o indirecto de la misma a cualquier persona, salvo que: (a) en la medida en que la aprobación de la SCT se requiera para realizar dicha transferencia, se obtenga dicha aprobación, y (ii) el adquirente propuesto y sus accionistas o titulares directos o indirectos, no se encuentren, hasta donde sea el conocimiento de dicho inversionista o accionista, incluidos en la lista de Personas Especialmente Designadas como Nacionales y Bloqueadas (*Specially Designated National and*

Blocked Persons) que mantiene la Oficina de Control de Recursos Extranjeros de los Estados Unidos de América (*United States Office of Foreign Assets Control, OFAC*) en el momento en que se lleva a cabo la transferencia de que se trate; en el entendido que no será aplicable restricción alguna, incluyendo las descritas en los subincisos (a) y (b) de este párrafo, a cualquier transferencia que se lleve a cabo en relación con una oferta pública inicial de las acciones representativas del capital social de RCO.

2. COTESA

Al 31 de diciembre de 2017, COTESA no tiene ningún contrato de crédito.

3. CONIPSA

- 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.

4. 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.
- c. Obligación de no hacer: permitir que los accionistas dejen de tener control directo o indirecto de cuando menos el 51% del capital social de COVIQSA, salvo que dicho cambio de control sea previamente autorizado por la SCT, siempre y cuando sus adquirentes, accionistas o titulares directos o indirectos, no sean personas restringidas conforme a la OFAC.

III.4 Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera de la Emisora

III.4.1 Resultados de la operación

Los estados financieros consolidados condensados auditados al 31 de diciembre de 2017 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 2017 las modificaciones a las IFRS y las nuevas y revisadas IFRS aplicables para la Compañía.

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

Resultados de Operación 2017 vs 2016

Tabla 23. Año 2017 comparado con el año 2016

Red de Carreteras de Occidente, SAB de CV y Subsidiarias						
ESTADOS CONSOLIDADOS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS Y OTRAS UTILIDADES (PÉRDIDAS) INTEGRALES COMPARATIVOS						
(Cifras en miles)						
Del 1 de enero al 31 de diciembre de:						
	2017	% / Ingresos Totales	2016	% / Ingresos Totales	Variación \$	Variación %
INGRESOS TOTALES	8,650,233.6	100.00	7,715,818.7	100.00	934,414.9	12.11
Ingresos por peaje por concesión	6,639,550.5	76.8	5,880,432.8	76.2	759,117.8	12.91
Ingresos por servicios de peaje	773,670.2	8.9	742,456.3	9.6	31,213.8	4.20
Ingresos por servicios de operación	409,519.9	4.7	406,614.2	5.3	2,905.7	0.71
Ingresos por uso derecho de vía y otros relacionados	212,835.4	2.5	190,111.7	2.5	22,723.8	11.95
Total ingresos de peaje y otros ingresos de concesión	8,035,576.0	92.9	7,219,615.0	93.6	815,961.1	11.30
Ingresos por construcción de obras de ampliación y rehabilitación	614,657.6	7.1	496,203.7	6.4	118,453.8	23.87
COSTOS Y GASTOS	3,083,947.5	35.7	2,775,391.7	36.0	308,555.8	11.12
Amortización del activo intangible por concesión	879,727.9	10.2	822,311.5	10.7	57,416.4	6.98
Operación y mantenimiento de activo por concesión	874,258.2	10.1	879,574.2	11.4	(5,316.0)	(0.60)
Costos de peaje por concesión	112,426.1	1.3	110,967.0	1.4	1,459.1	1.31
Costo por uso derecho de vía y otros relacionados	119,324.1	1.4	107,530.5	1.4	11,793.6	10.97
Gastos generales y de administración	483,553.7	5.6	358,804.8	4.7	124,748.9	34.77
Total de costos y gastos sin costos de construcción	2,469,290.0	28.5	2,279,188.0	29.5	190,102.0	8.34
Costos de construcción de obras de ampliación y rehabilitación	614,657.6	7.1	496,203.7	6.4	118,453.8	23.87
UTILIDAD ANTES DE OTROS INGRESOS, NETO	5,566,286.1	64.3	4,940,427.0	64.0	625,859.1	12.67
Otros ingresos, neto	29,645.6	0.3	39,148.7	0.5	(9,503.0)	(24.27)
UTILIDAD DE OPERACIÓN	5,595,931.7	64.7	4,979,575.7	64.5	616,356.0	12.38
Gasto por intereses	3,551,226.2	41.1	3,787,695.5	49.1	(236,469.3)	(6.24)
Comisiones e intereses por financiamiento	3,384,972.2	39.1	3,223,594.3	41.8	161,377.9	5.01
Intereses instrumentos financieros derivados	44,313.2	0.5	180,624.7	2.3	(136,311.5)	(75.47)
Amortización comisiones y gastos por contratación de créditos	121,940.8	1.4	98,832.5	1.3	23,108.3	23.38
Intereses mantenimiento mayor	-	-	284,644.0	3.7	(284,644.0)	(100.00)
Pérdida en actualización de UDIS	550,456.8	6.4	269,117.6	3.5	281,339.2	104.54
Ingresos por intereses	(332,433.0)	(3.8)	(236,154.9)	(3.1)	(96,278.1)	(40.77)
Rendimientos por inversión	(332,433.0)	(3.8)	(236,154.9)	(3.1)	(96,278.1)	(40.77)
Pérdida (ganancia) cambiaria, neta	102.6	0.0	(160.2)	(0.0)	262.9	164.04
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS A LA UTILIDAD	1,826,579.1	21.1	1,159,076.7	15.0	667,502.4	57.59
IMPUESTOS A LA UTILIDAD (BENEFICIO)	(69,089.5)	(0.8)	70,483.5	0.9	(139,573.0)	(198.02)
UTILIDAD NETA CONSOLIDADA DEL PERIODO	1,895,668.6	21.9	1,088,593.2	14.1	807,075.4	74.14
Otros componentes de la utilidad Integral						
Valuación de instrumentos financieros derivados	74,853.6	0.9	417,959.8	5.4	(343,106.3)	(82.1)
Impuestos diferidos de los instrumentos financieros	(22,456.1)	(0.3)	(82,610.9)	(1.1)	60,154.8	72.8
Ganancias actuariales	(138.5)	(0.0)	545.0	0.0	(683.4)	(125.4)
UTILIDAD INTEGRAL DEL PERIODO	1,947,927.6	22.5	1,424,487.1	18.5	523,440.5	36.7
UTILIDAD BÁSICA Y DILUIDA POR ACCIÓN ORDINARIA (pesos)	0.066	0.000	0.038	0.000	0.028	74.1

Ingresos

Los ingresos totales de RCO ascendieron 12.1% para situarse en \$8,650.2 millones en 2017 respecto de \$7,715.8 millones en 2016. Los ingresos totales sin considerar los ingresos por construcción de Obras de Ampliación, pasaron de \$7,219.6 millones a \$8,035.6 millones, lo que representó un incremento de 11.3% o \$815.9 millones. En 2017, los ingresos de RCO consistieron principalmente en ingresos de peaje por concesión, lo que representó un 76.8% de los ingresos totales de dicho año, de los cuales \$47.4 millones corresponden a COTESA, 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 13.7% del total de los ingresos totales consolidados de 2017.

Los ingresos de peaje por concesión aumentaron en 12.9% para situarse en \$6,639.5 millones en 2017 respecto de \$5,880.4 millones en 2016. Este aumento en los ingresos por peaje es atribuible a una combinación del aumento en 3.4% en las tarifas de peaje, un aumento de 6.9% en el TPD y un aumento de 2.6% debido a un cambio en la mezcla vehicular a vehículos con un mayor número de ejes durante 2017.

Los ingresos por servicios de peaje pagados por SCT a CONIPSA y a COVIQSA aumentaron en 4.2% para situarse en \$773.7 millones en 2017 respecto de \$742.5 millones en 2016. Los pagos por servicios de operación hechos por SCT a CONIPSA y a COVIQSA incrementaron un 0.7% para situarse en \$409.5 millones en 2017 respecto de \$406.6 millones en 2016. 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 estaciones de servicio y tiendas de conveniencia; así como por el ingreso recibido por la construcción o paso de aprovechamientos como son instalaciones eléctricas y de telecomunicaciones, acueductos y gasoductos, aumentó en 12.0% para situarse en \$212.8 millones en 2017 respecto de \$190.1 millones en 2016.

Costos y Gastos

Gastos de operación y mantenimiento de activo por concesión disminuyeron en 0.6% para situarse en \$874.3 millones en 2017 respecto de \$879.6 millones en 2016. Dentro de este rubro se registra la provisión de gastos de mantenimiento mayor, la cual en 2017 fue de \$617.1 millones, menor en \$30.2 millones o un 4.7% en comparación con 2016; esta disminución se debe principalmente a la actualización en la proyección de los gastos de mantenimiento mayor. Más detalle respecto al cálculo Sección III.5.

Los costos por uso y derecho de vía y otros relacionados se incrementaron en un 11.0%, pasando de \$107.5 millones en 2016 a \$119.3 millones en 2017, esto derivado del incremento en los ingresos por uso y derecho de vía y otros relacionados.

Los costos de peaje por concesión aumentaron en 1.4% para situarse en \$112.4 millones en 2017 respecto de \$111.0 millones en 2016.

Los gastos generales y de administración reflejan un incremento de 34.8% para situarse en \$483.6 millones en 2017 respecto de \$358.8 millones en 2016.

Los gastos de amortización del activo intangible por concesión incrementaron en 7.0%, o \$57.4 millones para situarse en \$879.7 millones en 2017 respecto de \$822.3 millones en 2016.

Utilidad de Operación: UAFIDA y UAFIDA Ajustada

La utilidad de operación se incrementó en un 12.4% con un valor de \$5,595.9 millones al cierre de 2017 comparado con un valor de \$4,979.6 millones al cierre de 2016.

La UAFIDA se incrementó en un 11.6% registrando \$6,487.8 millones al cierre de 2017 respecto a \$5,815.6 millones registrados al cierre de 2016.

La UAFIDA Ajustada se incrementó en un 9.9% alcanzando \$7,105.0 millones al cierre de 2017 en comparación con \$6,462.9 millones al cierre de 2016. Lo anterior se debió principalmente al incremento en utilidad de operación antes mencionado.

Resultado financiero

El gasto por intereses disminuyó en 6.2% o \$236.5 millones registrando \$3,551.2 millones al cierre de 2017 respecto a \$3,787.7 millones al cierre de 2016, dicho aumento se debió principalmente a: (i) el incremento de \$161.4 millones en las comisiones e intereses por financiamiento, (ii) la disminución en los intereses de instrumentos financieros derivados en \$136.3 millones, (iii) el aumento de \$23.1 millones en la amortización de comisiones y gastos por contratación de créditos y (iv) la disminución por \$284.6 millones en los intereses de la provisión de mantenimiento mayor.

Así también, RCO reconoce una pérdida en actualización de UDIS, misma que no representó una salida de efectivo durante 2016 y 2017, de los Certificados Bursátiles denominados en UDI por \$550.5 millones, pero afectará el gasto por intereses en periodos futuros.

Los ingresos por intereses incrementaron un 40.8% o \$96.3 millones alcanzando la cifra de \$332.4 millones al cierre de 2017 en comparación con los \$236.1 millones al cierre de 2016 debido principalmente al aumento de las cuentas de inversión.

Al cierre de 2017, RCO registró una pérdida cambiaria de \$0.1 millones, en comparación con la ganancia cambiaria de \$0.2 millones reportada al cierre del 2016, como resultado de las fluctuaciones en el tipo de cambio y su efecto en las cuentas por pagar denominados en moneda extranjera.

Utilidad (pérdida) antes de impuestos a la utilidad

Al cierre de 2017, RCO reportó una ganancia antes de impuestos a la utilidad consolidada de \$1,826.6 millones, que representó un incremento del 57.6% en razón de la utilidad antes de impuestos a la utilidad registrada al cierre de 2016 equivalente a \$1,159.1 millones. Este incremento se atribuye principalmente al incremento de 12.4% en la utilidad de operación.

Utilidad Neta

La utilidad neta consolidada se incrementó en un 74.1%, alcanzando una utilidad con valor de \$1,895.7 millones al cierre de 2017, en comparación con la utilidad de \$1,088.6 millones registrada al cierre de 2016.

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

Resultados de Operación 2016 vs 2015

Tabla 24. Año 2016 comparado con el año 2015

Red de Carreteras de Occidente, SAB de CV y Subsidiarias						
ESTADOS CONSOLIDADOS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS Y OTRAS UTILIDADES (PÉRDIDAS) INTEGRALES COMPARATIVOS						
(Cifras en miles)						
Del 1 de enero al 31 de diciembre de:						
	2016	% / Ingresos Totales	2015	% / Ingresos Totales	Variación \$	Variación %
INGRESOS TOTALES	7,715,818.7	100.00	6,688,727.2	100.00	1,027,091.5	15.36
Ingresos por peaje por concesión	5,880,432.8	76.2	5,124,705.2	76.6	755,727.6	14.75
Ingresos por servicios de peaje	742,456.3	9.6	703,917.8	10.5	38,538.5	5.47
Ingresos por servicios de operación	406,614.2	5.3	409,677.4	6.1	(3,063.2)	(0.75)
Ingresos por uso derecho de vía y otros relacionados	190,111.7	2.5	104,329.7	1.6	85,782.0	82.22
Total ingresos de peaje y otros ingresos de concesión	7,219,615.0	93.6	6,342,630.0	94.8	876,984.9	13.83
Ingresos por construcción de obras de ampliación y rehabilitación	496,203.7	6.4	346,097.2	5.2	150,106.5	43.37
COSTOS Y GASTOS	2,775,391.7	36.0	2,316,951.2	34.6	458,440.5	19.79
Amortización del activo intangible por concesión	822,311.5	10.7	781,113.0	11.7	41,198.4	5.27
Operación y mantenimiento de activo por concesión	879,574.2	11.4	674,322.3	10.1	205,251.8	30.44
Costos de peaje por concesión	110,967.0	1.4	110,617.2	1.7	349.7	0.32
Costo por uso derecho de vía y otros relacionados	107,530.5	1.4	33,202.1	0.5	74,328.5	223.87
Gastos generales y de administración	358,804.8	4.7	371,599.3	5.6	(12,794.5)	(3.44)
Total de costos y gastos sin costos de construcción	2,279,188.0	29.5	1,970,854.0	29.5	308,334.0	15.64
Costos de construcción de obras de ampliación y rehabilitación	496,203.7	6.4	346,097.2	5.2	150,106.5	43.37
UTILIDAD ANTES DE OTROS INGRESOS (GASTOS), NETO	4,940,427.0	64.0	4,371,776.0	65.4	568,651.0	13.01
Otros ingresos, neto	39,148.7	0.5	34,634.6	0.5	4,514.1	13.03
UTILIDAD DE OPERACIÓN	4,979,575.7	64.5	4,406,410.6	65.9	573,165.1	13.01
Gasto por intereses	3,787,695.5	49.1	3,388,279.0	50.7	399,416.6	11.79
Comisiones e intereses por financiamiento	3,223,594.3	41.8	3,078,838.4	46.0	144,755.9	4.70
Intereses instrumentos financieros derivados	180,624.7	2.3	166,504.8	2.5	14,119.9	8.48
Efecto valuación de instrumentos financieros derivados	-	-	(210,646.1)	(3.1)	210,646.1	(100.00)
Amortización comisiones y gastos por contratación de créditos	98,832.5	1.3	100,548.4	1.5	(1,715.8)	(1.71)
Intereses mantenimiento mayor	284,644.0	3.7	253,033.5	3.8	31,610.5	12.49
Pérdida en actualización de UDIS	269,117.6	3.5	164,110.1	2.5	105,007.5	63.99
Ingresos por intereses	(236,154.9)	(3.1)	(184,222.2)	(2.8)	(51,932.8)	(28.19)
(Ganancia) pérdida cambiaria, neta	(160.2)	(0.0)	236.8	0.0	(397.1)	(167.66)
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS A LA UTILIDAD	1,159,076.7	15.0	1,038,006.9	15.5	121,069.8	11.66
IMPUESTOS A LA UTILIDAD	70,483.5	0.9	37,831.3	0.6	32,652.2	86.31
UTILIDAD NETA CONSOLIDADA DEL PERIODO	1,088,593.2	14.1	1,000,175.6	15.0	88,417.7	8.84
Otros componentes de la utilidad Integral						
Partidas que serán reclasificadas posteriormente a pérdidas y ganancias						
Valuación de instrumentos financieros derivados	417,959.8	5.4	(180,227.5)	(2.7)	598,187.3	331.9
Impuestos diferidos de los instrumentos financieros	(82,610.9)	(1.1)	(49,344.1)	(0.7)	(33,266.8)	(67.4)
Pérdidas actuariales	545.0	0.0	-	-	544,967.00	100.00000
UTILIDAD INTEGRAL DEL PERIODO	1,424,487.1	18.5	770,604.0	11.5	653,883.1	84.9
UTILIDAD BÁSICA Y DILUIDA POR ACCIÓN ORDINARIA (pesos)	0.038	0.000	0.035	0.000	0.003	8.8

Ingresos

Los ingresos totales de RCO ascendieron 15.4% para situarse en \$7,715.8 millones en 2016 respecto de \$6,688.7 millones en 2015. Los ingresos totales sin considerar los ingresos por construcción de Obras de Ampliación, pasaron de \$6,342.6 millones a \$7,219.6 millones, lo que representó un incremento de 13.8% o \$877.0 millones. En 2016, los ingresos de RCO consistieron principalmente en ingresos de peaje por concesión, lo que representó un 76.2% de los ingresos totales de dicho año 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 14.9% del total de los ingresos totales consolidados de 2016.

Los ingresos de peaje por concesión aumentaron en 14.8% para situarse en \$5,880.4 millones en 2016 respecto de \$5,124.7 millones en 2015. Este aumento en los ingresos por peaje es atribuible a una combinación del aumento en 2.1% en las tarifas de peaje, un aumento de 12.0% en el TPD y un aumento de 0.7% debido a un cambio en la mezcla vehicular a vehículos con un mayor número de ejes durante 2016.

Los ingresos por servicios de peaje pagados por SCT a CONIPSA y a COVIQSA aumentaron en 5.5% para situarse en \$742.5 millones en 2016 respecto de \$703.9 millones en 2015. Los pagos por servicios de operación hechos por SCT a CONIPSA y a COVIQSA disminuyeron en 0.8% para situarse en \$406.6 millones en 2016 respecto de

\$409.7 millones en 2015. 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 estaciones de servicio y tiendas de conveniencia; así como por el ingreso recibido por la construcción o paso de aprovechamientos como son instalaciones eléctricas y de telecomunicaciones, acueductos y gasoductos, aumentó en 82.2% para situarse en \$190.1 millones en 2016 respecto de \$104.3 millones en 2015.

Costos y Gastos

Gastos de operación y mantenimiento de activo por concesión aumentaron en 30.4% para situarse en \$879.6 millones en 2016 respecto de \$674.3 millones en 2015. Dentro de este rubro se registra la provisión de gastos de mantenimiento mayor, la cual en 2016 fue de \$647.4 millones, mayor en \$235.2 millones o un 57.1% en comparación con 2015; este aumento se debe principalmente a la actualización en la proyección 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 0.3% para situarse en \$111.0 millones en 2016 respecto de \$110.6 millones en 2015.

Los gastos generales y de administración reflejan un decremento de 3.4% para situarse en \$358.8 millones en 2016 respecto de \$371.6 millones en 2015.

Los gastos de amortización del activo intangible por concesión incrementaron en 5.3%, o \$41.2 millones para situarse en \$822.3 millones en 2016 respecto de \$781.1 millones en 2015.

Utilidad de Operación: UAFIDA y UAFIDA Ajustada

La utilidad de operación se incrementó en un 13.0% con un valor de \$4,979.6 millones al cierre de 2016 comparado con un valor de \$4,406.4 millones al cierre de 2015.

La UAFIDA se incrementó en un 12.0% registrando \$5,815.6 millones al cierre de 2016 respecto a \$5,193.2 millones registrados al cierre de 2015.

La UAFIDA Ajustada se incrementó en un 15.3% alcanzando \$6,463.0 millones al cierre de 2016 en comparación con \$5,605.4 millones al cierre de 2015. Lo anterior se debió principalmente al incremento en utilidad de operación antes mencionado.

Resultado financiero

El gasto por intereses incrementó en 11.8% o \$399.5 millones registrando \$3,787.8 millones al cierre de 2016 respecto a \$3,388.3 millones al cierre de 2015, dicho aumento se debió principalmente a: (i) el incremento de \$144.9 millones en las comisiones e intereses por financiamiento, (ii) el aumento en los intereses de instrumentos financieros derivados en \$14.1 millones, (iii) El incremento de 210.6 millones en el efecto valuación de instrumentos financieros derivados (iv) la disminución de \$1.8 millones en la amortización de comisiones y gastos por contratación de créditos y (v) el incremento por \$31.7 millones en los intereses de mantenimiento mayor.

Así también, RCO reconoce pérdida en actualización de UDIS, misma que no representa una salida de efectivo, de los Certificados Bursátiles denominados en UDI por \$269.1 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 incrementaron un 28.2% o \$52.0 millones alcanzando la cifra de \$236.2 millones al cierre de 2016 en comparación con los \$184.2 millones al cierre de 2015 debido principalmente al aumento en el flujo de las cuentas de inversión.

Los ingresos por intereses incrementaron un 12.6% o \$20.7 millones alcanzando la cifra de \$184.2 millones al cierre de 2015 en comparación con los \$163.6 millones al cierre de 2014 debido principalmente al aumento en el flujo de las cuentas de inversión.

Al cierre de 2016, RCO registró una ganancia cambiaria de \$0.2 millones, en comparación con la pérdida cambiaria de \$0.2 millones reportada al cierre del 2015, como resultado de las fluctuaciones en el tipo de cambio y su efecto en las cuentas por pagar denominados en moneda extranjera.

Utilidad (pérdida) antes de impuestos a la utilidad

Al cierre de 2016, RCO reportó una ganancia antes de impuestos a la utilidad consolidada de \$1,159.1 millones, que representó un incremento del 11.7% en razón de la utilidad antes de impuestos a la utilidad registrada al cierre de 2015 equivalente a \$1,038.0 millones. Este incremento se atribuye principalmente al incremento de 13.0% en la utilidad de operación.

Utilidad (pérdida) Neta

La utilidad neta consolidada se incrementó en un 8.8%, alcanzando una utilidad con valor de \$1,088.6 millones al cierre de 2016, en comparación con la utilidad de \$1,000.2 millones registrada al cierre de 2015.

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:	2017	2016	2015
(Cifras en miles)			
<u>Estado de Flujo de Efectivo consolidado:</u>			
Flujos de efectivo netos proveídos por actividades operativas	7,002,314.6	5,371,185.5	4,961,727.2
Flujos de efectivo netos proveídos por (usados en) actividades de inversión	(718,798.9)	(501,478.3)	(468,339.6)
Flujos de efectivo netos usados en actividades de financiamiento	(4,215,911.3)	(5,111,405.6)	(3,793,568.0)

Actividades de Operación

El efectivo neto obtenido por actividades de operación para el ejercicio fiscal terminado el 31 de diciembre de 2017 fue \$7,002.3 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. Así también, se tuvo un pago de impuestos a la utilidad por \$206.8 millones.

El efectivo neto generado por actividades operativas para el ejercicio fiscal terminado el 31 de diciembre de 2016 fue \$5,371.2 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 un pago de impuestos a la utilidad por \$177.1 millones.

El efectivo neto generado por actividades operativas para el ejercicio fiscal terminado el 31 de diciembre de 2015 fue \$4,961.7 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 un pago de impuestos a la utilidad por \$232.5 millones.

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 2017 fue de \$718.8 millones y se compuso principalmente de pagos hechos para completar ciertas Obras de Ampliación por \$699.2 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 2016 fue de \$501.5 millones y se compuso principalmente de pagos hechos para completar ciertas Obras de Ampliación por \$486.3 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 2015 fue de \$468.3 millones y se compuso principalmente de pagos hechos para completar ciertas Obras de Ampliación por \$447.1 millones, montos que incrementan el valor en libros de los activos intangibles de la concesión.

Actividades de Financiamiento

El efectivo neto utilizado en actividades de financiamiento consiste principalmente en amortizaciones de deuda, pagos de intereses, pagos de Instrumentos Financieros Derivados, pagos de costos y comisiones por emisión de deuda y reducciones de capital. El efectivo neto utilizado en actividades de financiamiento para el ejercicio fiscal terminado el 31 de diciembre de 2017 fue \$4,215.9 millones y se compuso principalmente de préstamos obtenidos por \$2,858.9, pagos anticipados de deuda por \$341.0 millones, pagos de intereses por \$3,375.0 millones, pagos de Instrumentos Financieros Derivados por \$44.3 millones, pagos de comisiones por financiamiento por \$164.6 millones, así como la disminución de capital social por \$3,150.0 millones.

El efectivo neto utilizado en actividades de financiamiento para el ejercicio fiscal terminado el 31 de diciembre de 2016 fue \$5,111.4 millones y se compuso principalmente de pagos anticipados de deuda por \$564.3 millones, pagos de intereses por \$3,208.7 millones, pagos de Instrumentos Financieros Derivados por \$180.6 millones, pagos de comisiones por financiamiento por \$53.4 millones, así como la disminución de capital social por \$1,799.8 millones.

El efectivo neto utilizado en actividades de financiamiento para el ejercicio fiscal terminado el 31 de diciembre de 2015 fue \$3,793.5 millones y se compuso principalmente de pagos anticipados de deuda por \$1,268.5 millones, pagos de intereses por \$2,901.6 millones, pagos de Instrumentos Financieros Derivados por \$166.3 millones, pagos de comisiones por financiamiento por \$50.9 millones, así como la disminución de capital social por \$2,730.0 millones.

III.4.2 Situación Financiera, Liquidez y Recursos de Capital

Cambios ocurridos en los principales rubros del estado de situación financiera consolidado durante 2017

Activos

Efectivo y equivalentes de efectivo

El monto de este rubro asciende a \$8,741.2 millones al finalizar el 2017, mostrando un incremento de \$2,062.4 millones respecto a \$6,678.8 millones al 2016. El diferencial se compone principalmente por: (i) incremento en el efectivo de FARAC I por \$1,589.5 millones, correspondiente principalmente al incremento de préstamos obtenidos, (ii) un incremento en el efectivo de COVIQSA por \$315.8 millones, derivado principalmente por los pagos pendientes de 2016 pagados en enero de 2017 y (iii) un incremento en el efectivo de CONIPSA por \$249.8 millones principalmente por los pagos pendientes de 2016 pagados en enero de 2017.

Clientes

El rubro de clientes al cierre de 2017 registró \$110.0 millones, mostrando un decremento de \$664.2 millones respecto a \$774.2 millones al 2016 debido a cobros pendientes a la SCT al cierre del 2016 que se realizaron en enero de 2017.

Otras cuentas por cobrar y pagos anticipados

El rubro de otras cuentas por cobrar y pagos anticipados asciende a \$189.6 millones, mostrando un incremento de \$74.8 millones comparado con el año 2016 cuando el monto fue de \$114.8 millones, derivado principalmente del saldo a favor de IVA.

Activo no circulante.

El total de activo no circulante para el año 2017 fue de \$50,859.4 millones el cual muestra un incremento de \$155.2 millones respecto al año 2016, siendo las partidas más relevantes las siguientes:

- i. Activo intangible por concesión con una disminución 0.3% o \$147.0 millones.
- ii. Instrumentos financieros derivados: mostraron un total de \$140.1 millones, un incremento del 22.0% comparado con 2016.
- iii. Impuestos a la utilidad diferidos: al finalizar 2017 suman \$6,791.4 millones, un incremento de \$260.9 millones o un 4.0% en comparación a los \$6,530.5 millones de 2016.

- iv. Maquinaria y equipo, neto: mostraron un incremento de \$9.4 millones pasando de \$26.6 millones en 2016 a \$36.0 millones al cierre de 2017.

Pasivos

Intereses de financiamiento por pagar

Al cierre del 2017 este rubro observa un incremento en saldo de \$10.0 millones pasando a \$878.4 millones respecto de los \$868.4 millones al cierre del año 2016, debido a la provisión del interés devengado de los Créditos Preferentes cuyos intereses son pagaderos semestralmente.

Provisiones de corto plazo

Al cierre del 2017 este rubro se situó en \$463.0 millones respecto de los \$746.9 millones al finalizar el 2016; 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.

Deuda a corto plazo

Se consolidó deuda con vencimiento a corto plazo al 2017 por \$365.8 millones, de conformidad a los Contratos de Crédito de CONIPSA y COVIQSA, así como del Crédito de Gastos de Capital HSBC.

Deuda de largo plazo y nivel de deuda

El financiamiento de largo plazo tiene diez componentes: (i) Certificados Bursátiles FARAC I emisión 2012, (ii) Crédito de Gastos de Capital HSBC FARAC I, (iii) Senior Notes FARAC I, (iv) Crédito Simple Banobras FARAC I, (v) Crédito Simple Inbursa FARAC I, (vi) Certificados Bursátiles FARAC I emisión 2014, (vii) Crédito de Gastos de Capital 2016, (viii) Crédito de Gastos de Capital 2017, (ix) Crédito COVIQSA, y (x) Crédito CONIPSA. De conformidad con las NIIF, estos pasivos financieros se valúan a costo amortizado, mediante el uso del método de tasa de interés efectiva.

Con base en lo anterior, el saldo total de la deuda a largo plazo se incrementó en 7.9% finalizando 2017 en \$40,847.8 millones, el incremento es equivalente a un monto de \$3,001.0 millones sobre el saldo final de \$37,846.8 millones al cierre del año 2016. Dicho incremento (neto de amortizaciones de capital) proviene principalmente de: (i) disposiciones del Crédito de Gastos de Capital 2017, (ii) aumento en el valor de los Certificados Bursátiles denominados en UDIS derivado de la actualización del valor de las UDIS, y (iii) a la deuda adicional por \$2,000.0 millones obtenida con el Crédito Simple Banobras FARAC I.

El principal efecto de las acciones de refinanciamiento implementadas durante 2017, 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, los cuales en algunos casos han sido contratados con partes relacionadas.

FARAC I

Tasa variable a tasa fija (cobertura)

Al final del 2017, el monto notional de los swaps de tasa variable se situó en \$4,170.0 millones de pesos y con un Precio Limpio activo de \$31.3 millones y un Precio Limpio pasivo de \$19.5.

COVIQSA

En septiembre de 2015 COVIQSA contrató dos swaps por un monto total de \$1,751.2 millones, que convierten de tasa variable a tasa fija de 6.11%. Al final del 2017, el monto notional de los swaps de tasa variable se situó en \$1,498.2 millones de pesos y con un Precio Limpio activo de \$93.5 millones.

CONIPSA

En febrero de 2016, CONIPSA contrató dos swaps que cambian el perfil del financiamiento en tasa variable a una tasa fija de 5.78% el monto original en conjunto de los swaps fue de \$262.4 millones. Al final del 2017, el monto notional de los swaps de tasa variable se situó en \$227.5 millones de pesos y con un Precio Limpio activo de \$15.3 millones.

Capital

El capital contable al 31 de diciembre de 2017 fue de \$16,552.4 millones, una disminución de \$1,202.1 millones respecto al 31 de diciembre del 2016 en el que cerró en \$17,754.5 millones. Dicho decremento se debe al efecto neto de la utilidad del ejercicio menos las reducciones de capital celebradas en junio, septiembre y diciembre de 2017, previa recomendación emitida por su Consejo de Administración, por \$1,200.0 millones, \$950.0 millones y \$1,000.0 millones respectivamente.

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. Las fuentes externas de liquidez son tanto el Crédito de Gastos de Capital 2016, como en el caso particular de 2015, lo fueron los recursos obtenidos de disposición del Crédito COVIQSA.

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 y en términos netos, en 2017 RCO finalizó el ejercicio con un beneficio por impuesto a la utilidad diferido acumulado por \$6,791.4 millones, mientras que en 2016 cerró con \$6,530.5 millones.

Por su parte, COVIQSA y CONIPSA en lo individual causan ISR siendo el total causado de 2017 de \$200.3 millones respecto a 2016 en que se causaron \$200.7 millones.

Inversiones relevantes en capital

La información relativa a las inversiones relevantes en capital se encuentra en la sección II.2.11 "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 2017 fue equivalente a 3.8, mientras que al cierre de 2016 se situó en 3.0, lo cual representó un incremento de 23.5%, debido principalmente por: (i) el incremento en efectivo por \$2,062.4 millones, (ii) el decremento en los impuestos por pagar, excepto impuestos a la utilidad por \$25.4 millones; y (iii) la disminución de \$283.9 millones en provisiones a corto plazo.

Operaciones fuera del Estado de situación financiera

Al 31 de diciembre de 2017, RCO y subsidiarias no tienen operaciones fuera del Estado de Situación Financiera que afecten su condición financiera, sus resultados operativos o su liquidez.

Cambios ocurridos en los principales rubros del estado de situación financiera durante 2016

Activos

Efectivo y equivalentes de efectivo

El monto de este rubro asciende a \$6,678.8 millones al finalizar el 2016, mostrando un decremento de \$244.3 millones respecto a \$6,923.1 millones al 2015. El diferencial se compone principalmente por: (i) decremento en el efectivo de FARAC I por \$270.6 millones, correspondiente principalmente al incremento en inversiones en acciones y los intereses pagados, (ii) un decremento en el efectivo de COVIQSA por \$78.8 millones, derivado principalmente por el incremento en la cuenta de clientes, los intereses pagados y el pago de instrumentos financieros derivados y (iii) un decremento en el efectivo de CONIPSA por \$32.2 millones principalmente por el incremento en la cuenta de clientes, el pago de deuda y los dividendos decretados.

Clientes

El rubro de clientes al cierre de 2016 registró \$774.2 millones, mostrando un incremento de \$364.3 millones respecto a \$409.9 millones al 2015 debido a un incremento en cobros pendientes a la SCT al cierre del 2016.

Otras cuentas por cobrar y pagos anticipados

El rubro de otras cuentas por cobrar y pagos anticipados asciende a \$114.8 millones, mostrando un incremento de \$14.0 millones comparado con el año 2015 cuando el monto fue de \$100.8 millones, derivado principalmente del saldo a favor de IVA.

Activo no circulante.

El total de activo no circulante para el año 2016 fue de \$50,704.2 millones el cual muestra un incremento de \$39.1 millones respecto al año 2015, siendo las partidas más relevantes las siguientes:

- i. Instrumentos financieros derivados: mostraron un total de \$114.8 millones, un incremento del 100% comparado con 2015.
- ii. Impuestos a la utilidad diferidos: al finalizar 2016 suman \$6,530.5 millones, un incremento de \$247.5 millones o un 3.8% en comparación a los \$6,283.0 millones de 2015.

Cabe señalar que el rubro de Impuestos diferidos a la utilidad al cierre de 2016 registró \$6,530.5 millones con una variación de \$247.5 millones respecto al cierre de 2015, con un beneficio mayor derivado de las pérdidas fiscales por amortizar.

Pasivos

Intereses de financiamiento por pagar

Al cierre del 2016 este rubro observa un incremento en saldo de \$14.8 millones pasando a \$868.4 millones respecto de los \$853.6 millones al cierre del año 2015, debido a la provisión del interés devengado de los Créditos Preferentes cuyos intereses son pagaderos semestralmente.

Provisiones de corto plazo

Al cierre del 2016 este rubro se situó en \$746.9 millones respecto de los \$782.8 millones al finalizar el 2015; 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 Accionistas

Al finalizar el 2016, el saldo pendiente de pago es de \$2,600.0 pesos por pagar a accionistas de RCO. La variación con respecto al año anterior se debe al pago total de las reducciones de capital acordadas por los accionistas.

Deuda a corto plazo

Se consolidó deuda con vencimiento a corto plazo al 2016 por \$341.0 millones, de conformidad a los Contratos de Crédito de CONIPSA y COVIQSA, así como del Crédito de Gastos de Capital HSBC.

Deuda de largo plazo y nivel de deuda

El financiamiento de largo plazo tiene nueve componentes: (i) Certificados Bursátiles FARAC I emisión 2012, (ii) Crédito de Gastos de Capital HSBC FARAC I, (iii) Senior Notes FARAC I, (iv) Crédito Simple Banobras FARAC I, (v) Crédito Simple Inbursa FARAC I, (vi) Certificados Bursátiles FARAC I emisión 2014, (vii) Crédito de Gastos de Capital 2016, (viii) Crédito COVIQSA, y (ix) Crédito CONIPSA. 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 1.2% finalizando 2016 en \$37,846.8 millones, el incremento es equivalente a un monto de \$442.7 millones sobre el saldo final de \$37,404.1 millones al cierre del año 2015. Dicho incremento (neto de amortizaciones de capital) proviene principalmente de: (i) disposiciones del Crédito de Gastos de Capital 2016, (ii) aumento en el valor de los Certificados Bursátiles denominados en UDIS derivado de la actualización del valor de las UDIS.

El principal efecto de las acciones de refinanciamiento implementadas durante 2016, 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, los cuales han sido contratados con partes relacionadas.

FARAC I

Tasa variable a tasa fija (cobertura)

Al final del 2016, el monto notional de los swaps de tasa variable se situó en \$3,380.9 millones de pesos y con un Precio Limpio pasivo de \$63.7 millones.

COVIQSA

En septiembre de 2015 COVIQSA contrató dos swaps por un monto total de \$1,751.2 millones, que convierten de tasa variable a tasa fija de 6.11%. Al final del 2016, el monto notional de los swaps de tasa variable se situó en \$1,624.3 millones de pesos y con un Precio Limpio activo de \$98.2 millones.

CONIPSA

En febrero de 2016, CONIPSA contrato dos swaps que cambian el perfil del financiamiento en tasa variable a una tasa fija de 5.78% el monto original en conjunto de los swaps fue de \$262.4 millones. Al final del 2016, el monto notional de los swaps de tasa variable se situó en \$249.3 millones de pesos y con un Precio Limpio activo de \$16.6 millones.

Capital

El capital contable al 31 de diciembre de 2016 fue de \$17,754.5 millones, un aumento de \$704.5 millones respecto al 31 de diciembre del 2015 en el que cerró en \$17,050.0 millones. Dicho aumento se debe al efecto neto de la utilidad del ejercicio menos las reducciones de capital celebradas el 25 de febrero y 23 de agosto de 2016, previa recomendación emitida por su Consejo de Administración, por \$420.0 millones y \$300.0 millones respectivamente.

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. Las fuentes externas de liquidez son tanto el Crédito de Gastos de Capital 2016, como en el caso particular de 2015, lo fueron los recursos obtenidos de disposición del Crédito COVIQSA.

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 y en términos netos, en 2016 RCO pagó \$177.1 millones de ISR y finalizó el ejercicio con un beneficio por impuesto a la utilidad diferido acumulado por \$6,530.5 millones, mientras que en 2015 cerró con \$6,283.0 millones.

Por su parte, COVIQSA y CONIPSA en lo individual causan ISR siendo el total causado de 2016 de \$200.7 millones respecto a 2015 en que se causaron \$196.4 millones.

Inversiones relevantes en capital

La información relativa a las inversiones relevantes en capital se encuentra en la sección II.2.11 "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 2016 fue equivalente a 3.0, mientras que al cierre de 2015 se situó en 2.2, lo cual representó un incremento de 41.1%, debido principalmente al incremento en clientes por \$364.3 millones, y al aumento en los impuestos por pagar, excepto impuestos a la utilidad por \$119.1 millones.

Operaciones fuera del Estado de situación financiera

Al 31 de diciembre de 2016, RCO y subsidiarias no tienen operaciones fuera del Estado de Situación Financiera que afecten su condición financiera, sus resultados operativos o su liquidez.

Obligaciones Contractuales

La tabla siguiente contiene una estimación de los pagos futuros de las concesiones con base en las obligaciones contractuales al 31 de diciembre de 2017 y resume el efecto estimado que dichas obligaciones tendrán sobre el flujo de efectivo de cada concesión.

Tabla 26. Obligaciones contractuales

	Total	Pagos debidos por periodo			
		Menos de 1 año	1-3 años	3-5 años	Más de 5 años
(miles de pesos)					
Obligaciones contractuales (1):					
Créditos preferentes FARAC I - Crédito de Gastos de Capital HSBC (2)	126,252.1	126,252.1	-	-	-
Créditos preferentes FARAC I - Crédito de Gastos de Capital Santander/Interacciones (2)	2,674,230.2	166,683.3	866,769.5	433,396.7	1,207,380.7
Créditos preferentes FARAC I - Crédito de Gastos de Capital Santander 2017 (2)	749,449.2	43,359.1	153,047.9	215,282.8	337,759.5
Créditos preferentes FARAC I - Certificados Bursátiles pesos 2012 (3)	4,195,302.3	259,241.3	1,539,046.3	1,404,950.2	992,064.6
Créditos preferentes FARAC I - Certificados Bursátiles pesos 2014 (3)	8,238,708.8	403,730.6	1,255,296.7	1,925,559.3	4,654,122.3
Créditos preferentes FARAC I - Certificados Bursátiles UDI (3)	13,519,203.8	475,090.0	2,921,518.6	3,012,932.5	7,109,662.8
Créditos preferentes FARAC I - Senior Notes 2013 (3)	12,149,512.5	684,375.0	3,152,231.3	4,240,593.8	4,072,312.5
Créditos preferentes FARAC I - Banobras 2013 (2)	217,688.7	217,688.7	-	-	-
Créditos preferentes FARAC I - Banobras 2017 (3)	24,073,697.9	645,459.9	2,870,049.2	3,063,165.6	17,495,023.2
Créditos preferentes FARAC I - Inbursa 2014 (3)	8,810,547.6	443,942.3	1,423,635.1	2,383,046.1	4,559,924.1
Créditos preferentes COVIQSA y CONIPSA (2)	3,195,341.2	369,219.2	1,296,082.8	1,333,611.8	196,427.5
Total obligaciones contractuales	77,949,934.4	3,835,041.4	15,477,677.3	18,012,538.7	40,624,677.0

(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 con base en el 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 2017 y no asume ningún pago anticipado de capital.

(3) Incluye pagos en relación a los Créditos Preferentes a la tasa fija contractual y no asume ningún pago anticipado de capital.

III.4.3 Control Interno

Es política de la Compañía establecer y mantener un sistema de control interno como herramienta para otorgar un grado de seguridad razonable en la eficacia y eficiencia operacional, el cumplimiento de las leyes y normas aplicables, la fiabilidad de la información financiera relevante que se proporcione a socios e inversionistas.

Los reportes con los resultados de las auditorías internas deben ser entregados 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 definir el enfoque y alcance de la auditoría con la frecuencia requerida en la evaluación de riesgo y actividades de control.

El Comité de Auditoría elabora y presenta al Consejo de Administración informes trimestrales y un informe anual respecto de las actividades que corresponden a su competencia en materia de control interno, de la información financiera y de la gestión de negocios de la Compañía y de las personas morales que ésta controle, describiendo en el caso del control interno las deficiencias y desviaciones, así como los aspectos que requieren una mejoría.

Un sistema de control interno bien establecido permite a RCO y a cada una de sus subsidiarias una mayor seguridad en su operación y reduce los riesgos a que están expuestas.

III.5 Estimaciones, provisiones o reservas contables críticas

Provisión para gastos de mantenimiento mayor (Capex).

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

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

Las cantidades reportadas por concepto de ingresos y costos por construcción de trabajos de rehabilitación y Obras de Ampliación son sustancialmente iguales, ambos rubros se reconocen por montos iguales, por lo que esto no tiene un efecto significativo en la utilidad de operación y la utilidad neta de RCO.

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.

Estimación para cuentas de cobro dudoso

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 compañía 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 actualiza el monto de la misma como mínimo cada fecha de reporte.

III.6 Principales Políticas Contables

III.6.1 Bases de presentación ejercicio 2017

Declaración de cumplimiento con IFRS

Los estados financieros consolidados de RCO y subsidiarias 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 preparación

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, RCO 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 los Niveles 1, 2 o 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 RCO y los de sus subsidiarias en las que tiene Control. El Control se obtiene cuando RCO:

- 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 RCO en la que invierte.

RCO re-evalúa si tiene o no control en una entidad si los hechos y circunstancias indican que hay cambios a uno o más de los tres elementos de control que se listaron anteriormente.

Cuando RCO tiene menos de la mayoría de los derechos de voto de una participada, tiene poder sobre la misma cuando los derechos de voto son suficientes para otorgarle la capacidad práctica de dirigir sus actividades relevantes, de forma unilateral. RCO considera todos los hechos y circunstancias relevantes para evaluar si los derechos de voto de RCO en la participada son suficientes para otorgarle poder, incluyendo:

- El porcentaje de participación de RCO en los derechos de voto en relación con el porcentaje y la dispersión de los derechos de voto de los otros tenedores de los mismos.
- Los derechos de voto potenciales mantenidos por RCO, por otros accionistas o por terceros;
- Los derechos derivados de otros acuerdos contractuales, y
- Cualquier hecho y circunstancia adicional que indiquen que RCO tiene, o no tiene, la capacidad actual de dirigir las actividades relevantes en el momento en que las decisiones deben tomarse, incluidas las tendencias de voto de los accionistas en las asambleas anteriores.

Las subsidiarias se consolidan desde la fecha en que se transfiere el control a RCO, y se dejan de consolidar desde la fecha en la que se pierde el control. Las ganancias y pérdidas de las subsidiarias adquiridas o vendidas durante el año se incluyen en los estados consolidados de resultados y otros resultados integrales desde la fecha que la tenedora obtiene el control o hasta la fecha que se pierde, según sea el caso.

La utilidad y cada componente de los otros resultados integrales se atribuyen a las participaciones controladoras y no controladoras. El resultado integral de las subsidiarias se atribuye a las participaciones controladoras y no controladoras aún si da lugar a un déficit en éstas últimas.

Las políticas contables de las subsidiarias son consistentes con las políticas contables de RCO.

La participación accionaria directa o indirecta de RCO en el capital social de sus subsidiarias se muestra a continuación:

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

Tabla 27. Participación accionaria directa o indirecta en el capital social

Entidad	Participación	Actividad
Prestadora de Servicios RCO, S. de R.L. de C.V.	100%	Prestación de servicios especializados
RCO Carreteras, S. de R.L. de C.V.	100%	Prestación de servicios especializados
Concesionaria de Vías de Irapuato Querétaro, S.A. de C.V.	100%	Concesión bajo el esquema PPS
Concesionaria Irapuato La Piedad S.A. de C.V.	100%	Concesión bajo el esquema PPS
Concesionaria Tepic San Blas S. de R.L. de C.V.	100%	Concesión encargada de construir, operar, explotar, conservar y mantener la autopista Tepic-San Blas

Todos los saldos, operaciones y flujos de efectivo intercompañía se han eliminado en los estados financieros consolidados.

Cambios en las participaciones de RCO en las subsidiarias existentes

Los cambios en las inversiones en las subsidiarias de RCO que no den lugar a una pérdida de control se registran como transacciones de capital. El valor en libros de las inversiones y participaciones no controladoras de RCO se ajusta para reflejar los cambios en las correspondientes inversiones en subsidiarias. Cualquier diferencia entre el importe por el cual se ajustan las participaciones no controladoras y el valor razonable de la contraprestación pagada o recibida se reconoce directamente en el capital contable y se atribuye a los propietarios de RCO.

Cuando RCO pierde el control de una subsidiaria, la ganancia o pérdida en la disposición se calcula como la diferencia entre (i) la suma del valor razonable de la contraprestación recibida y el valor razonable de cualquier participación retenida y (ii) el valor en libros anterior de los activos (incluyendo el crédito mercantil) y pasivos de la subsidiaria y cualquier participación no controladora. Los importes previamente reconocidos en otras partidas del resultado integral relativos a la subsidiaria se registran de la misma manera establecida para el caso de que se disponga de los activos o pasivos relacionados (es decir, se reclasifican a resultados o se transfieren directamente a otras partidas de capital contable, según lo especifique/permita la IFRS aplicable). El valor razonable de cualquier inversión retenida en la subsidiaria a la fecha en que se pierda el control se considera como el valor razonable para el reconocimiento inicial, según la IAS 39 o, en su caso, el costo en el reconocimiento inicial de una inversión en una asociada o negocio conjunto.

Unidad monetaria de los estados financieros

Los estados financieros consolidados y notas al 31 de diciembre de 2017, 2016 y 2015 y por los años que terminaron en esas fechas, incluyen saldos y transacciones expresados en miles de pesos.

Instrumentos financieros

Los activos y pasivos financieros se reconocen cuando RCO se convierte en una parte de las disposiciones contractuales de los instrumentos.

Los activos y pasivos financieros se valúan inicialmente a su valor razonable. Los costos de la transacción que son directamente atribuibles a la adquisición o emisión de activos y pasivos financieros (distintos de los activos financieros a valor razonable con cambios en resultados) se suman o reducen del valor razonable de los activos o pasivos financieros, en su caso, en el reconocimiento inicial. Los costos de transacción directamente atribuibles a la adquisición de activos y pasivos financieros a su valor razonable con cambios en resultados se reconocen inmediatamente en resultados.

III.6.2 Principales políticas contables 2017

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 clasifican en 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. Las cuentas por cobrar son activos financieros no derivados con pagos fijos o determinables que no se cotizan en un mercado activo. Las cuentas por cobrar incluyen clientes, activo financiero por concesión y otras cuentas por cobrar.

El método de tasa de interés efectiva es un método de cálculo del costo amortizado de un instrumento de deuda y de asignación del ingreso financiero a lo largo del período pertinente. La tasa de interés efectiva es la tasa que descuenta exactamente los flujos estimados de ingresos en efectivo (incluyendo todos los honorarios y puntos base pagados o recibidos que forman parte integral de la tasa de interés efectiva, costos de la transacción y otras primas o descuentos) a lo largo de la vida esperada del instrumento de deuda (o, cuando sea adecuado, en un período más corto) al importe neto en libros del activo financiero en su reconocimiento inicial.

El ingreso por interés se registra con base en la tasa de interés efectiva para instrumentos de deuda diferentes a los activos financieros clasificados como “activos financieros a valor razonable con cambios que afectan a resultados”.

Para las cuentas por cobrar a clientes la Compañía reconoce una estimación de pérdidas por deterioro cuando existe la probabilidad de que el cliente no pague, por alguna contingencia legal o financiera del cliente. O en caso de partidas vencidas a más de 90 días. Esta estimación se registra en el momento de su determinación y se actualiza como mínimo cada fecha de reporte. La Dirección de Administración y Finanzas y el Abogado General de la Concesionaria deben autorizar el registro de las estimaciones.

Para los activos financieros que se registran al costo amortizado, el importe de la pérdida por deterioro que se reconoce es la diferencia entre el valor en libros del activo y el valor presente de los flujos de efectivo futuros recuperables, descontados a la tasa de interés efectiva original del activo financiero.

Para los activos financieros que se contabilicen al costo, el importe de la pérdida por deterioro se calcula como la diferencia entre el valor en libros del activo y el valor presente de los flujos futuros de efectivo estimados, descontados a la tasa de retorno actual del mercado de un activo financiero similar. Dicha pérdida por deterioro no se revertirá en los períodos posteriores.

Para activos financieros valuados a costo amortizado, si en un período posterior, el importe de la pérdida por deterioro disminuye y esa disminución se puede relacionar objetivamente con un evento que ocurrió después del reconocimiento del deterioro, la pérdida por deterioro previamente reconocida se revierte en resultados hasta el punto en que el valor en libros del activo a la fecha en que se revirtió el deterioro no exceda el costo amortizado que habría tenido si no se hubiera reconocido el deterioro.

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

RCO utiliza la IFRIC 12 para el reconocimiento de las adiciones, mejoras y ampliaciones a las autopistas concesionadas. Esta interpretación se refiere al registro por parte de operadores del sector privado involucrados en proveer activos y servicios de infraestructura al sector público sustentados en acuerdos de concesión, clasificando los activos en activos financieros, activos intangibles o una combinación de ambos. Con base en la IFRIC 12:

- Un activo financiero se origina cuando un operador construye o hace mejoras a la infraestructura concesionada y el operador tiene un derecho incondicional a recibir como contraprestación una cantidad específica de efectivo u otro activo financiero durante la vigencia de contrato.

- Un activo intangible se reconoce cuando el operador construye o hace obras de mejora, pero no tiene un derecho incondicional de recibir una cantidad específica de efectivo. A cambio de los servicios de construcción se recibe una licencia para operar el activo resultante por un plazo determinado. Los flujos futuros de efectivo que generará el activo resultante de las obras, varían de acuerdo con el uso de este activo.

Tanto para el activo financiero como para el activo intangible, los ingresos y costos relacionados con la construcción o las mejoras se reconocen en los resultados del período.

La contraprestación entregada inicialmente a la 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, mediante el método de unidades de uso con base en el aforo vehicular. La vida útil estimada y el método de amortización se revisan al final de cada período de reporte y el efecto de cualquier cambio en la estimación se reconoce de manera prospectiva.

d) ***Mobiliario y equipo y derechos de franquicia***

Las erogaciones por mobiliario y equipo se 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 su vida útil utilizando el método de línea recta. La vida útil estimada de estos activos se encuentra dentro del rango de 4 y 10 años.

La vida útil estimada, el valor residual y el método de depreciación se revisan al final de cada año, y el efecto de cualquier cambio en la estimación registrada se reconoce sobre una base prospectiva.

Las erogaciones por derechos de franquicia se reconocen como activo intangible al costo de adquisición menos amortización acumulada y cualquier pérdida por deterioro. La vida útil se determina por el periodo de uso y explotación del activo.

Un elemento de mobiliario y equipo se da de baja cuando se vende o cuando no se espere obtener beneficios económicos futuros del uso continuo del activo. La ganancia o pérdida que surge de la venta o retiro de una partida de mobiliario y equipo resulta de la diferencia entre los recursos que se reciben por la venta y el valor en libros del activo, y se reconoce en los resultados.

e) ***Maquinaria y equipo***

Las erogaciones por maquinaria y equipo se 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 su vida útil utilizando el método de línea recta. La vida útil de los activos es de 6 años.

La vida útil estimada, el valor residual y el método de depreciación se revisan al final de cada año, y el efecto de cualquier cambio en la estimación registrada se reconoce sobre una base prospectiva.

Un elemento de maquinaria y equipo se da de baja cuando se vende o cuando no se espere obtener beneficios económicos futuros del uso continuo del activo. La ganancia o pérdida que surge de la venta o retiro de una partida de maquinaria y equipo resulta de la diferencia entre los recursos que se reciben por la venta y el valor en libros del activo, y se reconoce en los resultados.

f) ***Costos por préstamos***

Los costos por préstamos atribuibles directamente a la adquisición o construcción del activo intangible (activo calificable), el cual constituye un activo que requiere de un periodo de tiempo substancial hasta que

está listo para su uso o venta, se adicionan al costo de ese activo durante ese periodo de tiempo hasta el momento en que esté listo para su uso.

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

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

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

Al final de cada periodo, la Compañía 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 alcance de la pérdida por deterioro (de haber alguna). Cuando no es posible estimar el monto recuperable de un activo individual, la Concesionaria estima el monto recuperable de la unidad generadora de efectivo a la que pertenece dicho activo. Cuando se puede identificar una base razonable y consistente de distribución, los activos corporativos también se asignan a las unidades generadoras de efectivo individuales, o de lo contrario, se asignan a las unidades generadoras de efectivo para las cuales se puede identificar una base de distribución razonable y consistente.

El monto recuperable del activo (o unidad generadora de efectivo) es el mayor entre su valor razonable menos el costo de venderlo y su valor en uso. Al determinar el valor en uso, los flujos de efectivo futuros estimados se descuentan a su valor presente utilizando una tasa de descuento antes de impuestos que refleje la evaluación actual del mercado respecto al valor del dinero en el tiempo y los riesgos específicos del activo para el cual no se han ajustado las estimaciones de flujos de efectivo futuros. Este análisis de deterioro es elaborado por un experto independiente contratado por la administración de RCO.

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.

Posteriormente, cuando una pérdida por deterioro se revierte, el valor en libros del activo (o unidad generadora de efectivo) se incrementa al valor estimado revisado de su monto recuperable, de tal manera que el valor en libros ajustado no exceda el valor en libros que se habría determinado si no se hubiera reconocido una pérdida por deterioro para dicho activo (o unidad generadora de efectivo) en años anteriores. La reversión de una pérdida por deterioro se reconoce inmediatamente en resultados.

h) ***Provisiones y gastos de mantenimiento y reparaciones***

Las provisiones se reconocen cuando la Compañía tiene una obligación presente (ya sea legal o asumida) como resultado de un suceso pasado, es probable que la Concesionaria 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 el valor del dinero en el tiempo es material).

Cuando se espera recuperar de un tercero algunos o todos los beneficios económicos requeridos para liquidar una provisión, se reconoce una cuenta por cobrar como un activo sólo si es virtualmente cierto que se recibirá el desembolso y el monto de la cuenta por cobrar puede ser valuado confiablemente.

RCO reconoce una provisión de los costos que se espera incurrir que afectan los resultados de los períodos comprendidos desde que las autopistas concesionadas están disponibles para su uso hasta el ejercicio en que se realizan las obras de mantenimiento y/o reparación mayor. Esta proyección es reconocida a valor presente neto y se determina con base en la IAS 37 y la IFRIC 12.

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

i) **Beneficios a empleados**

Beneficios a los empleados a corto plazo

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.

La participación de los trabajadores en las utilidades ("PTU") se reconoce en los resultados del año en que se causa y se presenta en el rubro de gastos generales y de administración en los estados consolidados de pérdidas y ganancias y otras utilidades (pérdidas) integrales.

Beneficios a los empleados a largo plazo

Se incluye dentro de este rubro la provisión relativa a las compensaciones y/o bonos otorgados por la Compañía descritos en la Nota 13. Los cuales se registran en resultados contra el pasivo correspondiente cuándo: 1) la Concesionaria adquiere una obligación como resultado de eventos pasados y 2) el monto a pagar se puede estimar de manera confiable. El costo del periodo atribuible a este beneficio se registra considerando el valor del dinero en el tiempo cuando es significativo.

Beneficios a los empleados post-empleo

RCO otorga primas de antigüedad a todos sus empleados cuando se separan y tengan 15 años o más laborando o a aquellos que sean despedidos independientemente del tiempo de antigüedad en la Compañía. 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.

Las pérdidas y ganancias actuariales por valuación de beneficios a los empleados se registran inmediatamente en el estado consolidado de situación financiera con un cargo o un abono a otras utilidades (pérdidas) integrales en el período en que ocurren y no serán reclasificadas a resultados. El costo de servicios pasados se registra en resultados en el periodo en que se genera un cambio al plan de beneficios a los empleados.

Los pagos relacionados con planes de contribuciones definidas se registran en resultados cuando los empleados prestan los servicios que les dan derecho a esas contribuciones.

Beneficios por terminación

Se registra un pasivo de beneficios por terminación en la primera de las siguientes fechas, cuando la Compañía ya no pueda retirar la oferta de estos beneficios y el momento en que la Concesionaria reconozca los costos por una reestructuración que esté dentro del alcance de la IAS 37 e involucre el pago de los beneficios por terminación.

Pagos basados en acciones

Para los pagos basados en acciones liquidables en efectivo a los ejecutivos de la Compañía, se reconoce un pasivo por los bienes o servicios adjudicados, valuados a su valor razonable contra resultados. Al final de cada periodo de reporte, hasta que se liquide, así como en la fecha de liquidación, RCO reevalúa el valor razonable del pasivo y cualquier cambio en dicho valor razonable se reconoce en los resultados del periodo.

j) **Impuestos a la utilidad**

El gasto por impuestos a la utilidad representa la suma de los impuestos a la utilidad causados y los impuestos a la utilidad diferidos.

Impuestos a la utilidad causados

El impuesto causado calculado corresponde al impuesto sobre la renta ("ISR") y se registra en los resultados del año en que se causa.

Impuestos a la utilidad diferidos

Los impuestos a la utilidad diferidos se reconocen sobre las diferencias temporales entre el valor en libros de los activos y pasivos incluidos en los estados financieros y las bases fiscales correspondientes utilizadas para determinar el resultado fiscal, aplicando la tasa correspondiente a estas diferencias y en su caso se incluyen los beneficios de las pérdidas fiscales por amortizar y de algunos créditos fiscales. El activo o pasivo por impuesto a la utilidad diferido se reconoce generalmente para todas las diferencias temporales. Se reconoce un activo por impuestos diferidos, por todas las diferencias temporales deducibles, en la medida en que resulte probable que la Compañía disponga de utilidades fiscales futuras contra las que pueda aplicar esas diferencias temporales deducibles; se reconoce un pasivo por impuestos diferidos por todas las diferencias temporales acumulables. Estos activos y pasivos no se reconocen si las diferencias temporales surgen del crédito mercantil o del reconocimiento inicial (distinto al de la combinación de negocios) de otros activos y pasivos en una operación que no afecta el resultado fiscal ni el contable.

Se reconoce un pasivo por impuestos diferidos por diferencias temporales gravables asociadas con inversiones en subsidiarias, asociadas y participaciones en negocios conjuntos, excepto cuando la Concesionaria es capaz de controlar la reversión de la diferencia temporal y cuando sea probable que la diferencia temporal no se revertirá en un futuro previsible. Los activos por impuestos diferidos que surgen de las diferencias temporales asociadas con dichas inversiones y participaciones se reconocen únicamente en la medida en que resulte probable que habrá utilidades fiscales futuras suficientes contra las que se utilicen esas diferencias temporales y se espere que éstas se revertirán en un futuro cercano.

El valor en libros de un activo por impuestos diferidos debe someterse a revisión al final de cada periodo sobre el que se informa y se debe reducir en la medida que se estime probable que no habrá utilidades gravables suficientes para permitir que se recupere la totalidad o una parte del activo.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos se valúan empleando las tasas fiscales que se espera aplicar en el período en el que el pasivo se pague o el activo se realice, basándose en las tasas (y leyes fiscales) que hayan sido aprobadas o sustancialmente aprobadas al final del periodo sobre el que se informa.

La valuación de los pasivos y activos por impuestos diferidos refleja las consecuencias fiscales que se derivarían de la forma en que la Compañía espera, al final del periodo sobre el que se informa, recuperar o liquidar el valor en libros de sus activos y pasivos.

Impuestos causados y diferidos

Los impuestos causados y diferidos se reconocen en resultados, excepto cuando se refieren a partidas que se reconocen ya sea en los otros resultados integrales o directamente en el capital contable. Cuando surgen del reconocimiento inicial de una combinación de negocios el efecto fiscal se incluye dentro del reconocimiento de la combinación de negocios.

k) Pasivos financieros e instrumentos de capital

Clasificación como deuda o capital

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

Pasivos financieros

Los pasivos financieros se clasifican como "pasivos financieros a valor razonable con cambios a través de resultados" o como "otros pasivos financieros". La Compañía no tiene pasivos financieros designados con cambios a través de resultados.

Otros pasivos financieros

RCO 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 capital y más o menos la amortización acumulada, utilizando el método de tasa de interés efectiva, de cualquier diferencia entre el importe inicial y el monto al vencimiento.

El método de tasa de interés efectiva es un método de cálculo del costo amortizado de un pasivo financiero y de asignación del gasto financiero a lo largo del período pertinente. La tasa de interés efectiva es la tasa que descuenta exactamente los flujos estimados de pagos en efectivo (incluyendo todos los honorarios y puntos base pagados o recibidos que forman parte integral de la tasa de interés efectiva, costos de transacción y otras primas o descuentos) a lo largo de la vida esperada del pasivo financiero (o, cuando sea adecuado, en un período más corto) al importe neto en libros del pasivo financiero en su reconocimiento inicial.

Baja de pasivos financieros

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

l) Instrumentos financieros derivados

RCO utiliza una variedad de instrumentos financieros derivados para manejar su exposición a los riesgos de volatilidad en tasas de interés incluyendo swaps de tasa de interés. 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 resultados inmediatamente a menos que el derivado esté designado y sea efectivo como un instrumento de cobertura, en cuyo caso la oportunidad del reconocimiento en los resultados dependerá de la naturaleza de la relación de cobertura.

Un derivado con un valor razonable positivo se reconoce como un activo financiero mientras que un derivado con un valor razonable negativo se reconoce como un pasivo financiero. Un derivado se presenta como un activo o un pasivo a largo plazo si la fecha de vencimiento del instrumento es mayor a 12 meses o más y no se espera su realización o cancelación dentro de los 12 meses siguientes. Otros derivados se presentan como activos y pasivos a corto plazo.

Contabilidad de coberturas

RCO 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 contabilidad de cobertura reconoce en el resultado del período, 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 Compañía 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 Concesionaria documenta si el instrumento de cobertura es altamente efectivo para compensar la exposición a los cambios en el valor razonable o los flujos de efectivo de la partida cubierta atribuibles al riesgo cubierto.

Coberturas de valor razonable

Los cambios en el valor razonable de los derivados que califican y se designan como coberturas de valor razonable se reconocen de forma inmediata en los resultados, junto con cualquier cambio en el valor razonable del activo o pasivo cubierto que se atribuya al riesgo cubierto. El cambio en el valor razonable del instrumento de cobertura y el cambio en la partida cubierta atribuible al riesgo cubierto se reconocen en el rubro de resultados relacionado con la partida cubierta.

La contabilización de coberturas se interrumpe de forma prospectiva cuando el instrumento de cobertura expira, se vende, termina, se ejerce, cuando deje de cumplir con los criterios para la contabilización de coberturas o cuando la Compañía revoca la designación de cobertura. El ajuste a valor razonable del valor en libros de la partida cubierta generado por el riesgo cubierto se amortiza en resultados a partir de esa fecha.

Coberturas de flujo de efectivo

La porción efectiva de los cambios en el valor razonable de los derivados que califican y se designan como cobertura de flujo de efectivo se reconoce en otros componentes de la utilidad integral. Las pérdidas y ganancias relativas a la porción no efectiva del instrumento de cobertura se reconocen inmediatamente en resultados y se incluyen en el rubro gastos por intereses.

Los montos previamente reconocidos en los otros componentes de la utilidad integral acumulada en el capital contable, se reclasifican a los resultados en los períodos en los que la partida cubierta se reconoce en resultados, en el mismo rubro de la partida cubierta reconocida.

La contabilización de coberturas se discontinúa cuando la Concesionaria 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 los otros componentes de la utilidad integral acumulada en el capital continuará en el capital hasta que la partida cubierta sea finalmente reconocida en resultados.

Derivados implícitos

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 reconocerlos a su valor razonable. Cuando un derivado implícito es identificado y el contrato anfitrión no ha sido valuado a valor razonable, el derivado implícito se segrega del contrato anfitrión y se reconoce a su valor razonable. El valor razonable al inicio y los cambios en dicho valor, son reconocidos en resultados del periodo, dentro de resultados. Al 31 de diciembre de 2017, 2016 y 2015 no existen derivados implícitos que deban ser segregados del contrato anfitrión.

m) Reconocimiento de ingresos por peaje

La administración de la Compañía reconoce los ingresos de peaje por concesión 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 los ingresos por servicio de peaje se reciben directamente de la SCT y se registran en el momento que los vehículos hacen uso de las autopistas. 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 RCO reciba los beneficios económicos asociados con la transacción;
- El servicio se ha prestado
- Los costos incurridos, o por incurrir, en relación con la transacción pueden ser valuados confiablemente.

n) Reconocimiento de ingresos y costos de construcción de Obras de Ampliación y de rehabilitación

De conformidad con la IFRIC 12, RCO 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.

o) **Reconocimiento de ingresos por servicios de operación**

En las autopistas concesionadas de COVIQSA y CONIPSA se reconocen ingresos por servicios de operación relativos al derecho incondicional de recibir los pagos por disponibilidad en los tramos carreteros de Irapuato – La Piedad y Querétaro – Irapuato. Estos ingresos equivalen de conformidad con la IFRIC 12 al interés devengado del activo financiero por concesión reconocido en el estado consolidado de situación financiera, a costo amortizado, utilizando el método de tasa de interés efectiva.

p) **Estado consolidado de pérdidas y ganancias y otras utilidades (pérdidas) integrales**

RCO optó por presentar en el estado consolidado de pérdidas y ganancias y otras utilidades (pérdidas) 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 separaron en amortización del activo intangible por concesión, operación y mantenimiento de activo por concesión, costos de peaje por concesión y costos de construcción de obras de ampliación y rehabilitación, costo por uso derecho de vía y otros relacionados y gastos generales y de administración.

El rubro de costo de peaje por concesión no incluye la amortización del intangible ni los costos de operación y mantenimiento de activo por concesión ya que se muestran por separado en el Estado consolidado de pérdidas y ganancias y otras utilidades (pérdidas) integrables en el rubro de costos y gastos.

q) **Estado consolidado de flujos de efectivo**

RCO presenta el flujo de efectivo de actividades de operación utilizando el método indirecto, en el cual la utilidad es ajustada por los efectos de transacciones que no requieren flujos de efectivo, incluyendo aquéllos asociados con actividades de inversión o financiamiento.

La Compañía clasifica el total de los ingresos por intereses (los relacionados con los activos financieros por concesión y los recibidos de otros activos financieros) como actividades de operación y los intereses pagados como actividad de financiamiento.

r) **Transacciones en moneda extranjera**

La moneda funcional de la Concesionaria 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 por cobrar o por pagar de los activos y pasivos en moneda extranjera se ajustan en forma mensual al tipo de cambio de mercado a la fecha de cierre de los estados financieros consolidados. Los efectos de las fluctuaciones cambiarias se registran en el estado consolidado de pérdidas y ganancias y otras utilidades (pérdidas) integrales, excepto en los casos en los que procede su capitalización.

s) **Utilidades por acción**

La utilidad básica por acción ordinaria se calcula dividiendo la utilidad neta atribuible a la participación controladora 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 Compañía 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 el Auditor Externo. Los estados financieros consolidados de la Compañía correspondientes a los ejercicios 2017, 2016 y 2015 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 y la Concesión COTESA, 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, principalmente para cumplir con las reglas de rotación requeridas por la CNBV.

Por el servicio de auditoría externa del ejercicio 2017, la firma de auditoría cobró aproximadamente⁵⁸:

1. \$2.4 millones por la auditoría a RCO, que representa 47.2% del total de pagos realizados a la firma de auditoría externa y que incluye la auditoría de los estados financieros consolidados tanto en inglés como en español y la auditoría de los estados financieros individuales de RCO.
2. \$0.9 millones por la auditoría a las subsidiarias CONIPSA y COVIQSA, que representa el 18.2% del total de pagos realizados a la firma de auditoría externa y que incluye la auditoría de los estados financieros de dichas subsidiarias a los financieros de RCO.
3. \$0.4 millones por la auditoría de COTESA, que representa el 7.7% del total de pagos realizados a la firma de auditoría externa, que incluye la auditoría de los estados financieros de dicha subsidiaria.
4. \$0.3 millones por la auditoría al Fideicomiso Emisor CKD que incluye la lectura del informe anual correspondiente de dicho fideicomiso. Equivale al 6.5% del total de las erogaciones.

En adición a las auditorías de los estados financieros anuales, el Auditor Externo realizó también para el ejercicio 2017 las siguientes funciones:

- (a) Examen semestral de conformidad con las normas para atestiguar del Instituto Mexicano de Contadores Públicos (IMCP) de la información de aforos e ingresos de RCO, la cual es requerida por el Título de Concesión FARAC I. Los honorarios por este servicio suman un aproximado de \$0.6 millones, que representa 11.4% del total de erogaciones realizadas al Auditor Externo.
- (b) Estudios de Precios de Transferencia, tanto para RCO como para las subsidiarias CONIPSA, COVIQSA y COTESA, el monto de los honorarios permaneció en \$0.1 millones aproximadamente, que representa 2.8% del total de pagos realizados a la firma de auditoría externa.
- (c) Por la lectura del presente Reporte Anual, el auditor cobró \$0.1 millones equivalentes al 2.3% del total de erogaciones realizadas al Auditor Externo.
- (d) Dictamen de IMSS, donde el gasto fue de \$46,000 pesos para Prestadora de Servicios RCO y \$0.2 millones para RCO Carreteras.

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 Auditoría y 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 el siguiente párrafo 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 modificadas, se requerirán las opiniones favorables de los Comités de Auditoría y de Prácticas Societarias.

Instrumentos financieros derivados

Tal y como se señala en la Sección III.3.2 anterior, RCO ha celebrado y mantiene vigentes Contratos de Cobertura de tasa de interés, de los cuales, tres están contratados con Goldman Sachs Paris Inc. Ex Cie. El monto notional de dichos Contratos de Cobertura al cierre del ejercicio 2017 es de \$750.3 millones. Bajo estos contratos, RCO pagará mensualmente a Goldman Sachs Paris Inc. Ex Cie. en caso de que la tasa TIIE sea menor que la tasa fija establecida.

⁵⁸Montos más IVA.

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.

A la fecha del presente Reporte Anual, el Consejo de Administración de RCO está integrado por un total de 12 miembros propietarios de los cuales 6, es decir, el 50%, son Miembros Independientes.

La Tabla 28 proporciona la integración vigente del Consejo de Administración de RCO:

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

Tabla 28. Consejo de Administración

Consejo de Administración				
Miembro propietario	Carácter	Fecha de nombramiento	Suplente	Fecha de nombramiento
Martin Máximo Werner Wainfeld (Presidente)	No independiente	24 de septiembre de 2009	Julian Allen	24 de septiembre de 2009
Jonathan Hunt	No independiente	24 de septiembre de 2009	--	--
Diego Valenzuela Cadena	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	--	--
Demetrio Javier Sodi Cortés	No independiente	26 de abril de 2010	José O' Gorman Merino	16 de marzo de 2012
Peter Vermette	No independiente	16 de marzo de 2012 (antes miembro suplente)	--	--
Edward Pallesen	No independiente	16 de marzo de 2012	--	--
Adolfo Castro Rivas	Independiente	16 de marzo de 2012	--	--
Xavier María de Uriarte Berrón	Independiente	10 de septiembre de 2014	--	--
Fabrice Jesús Serfati Mañana	Independiente	22 de septiembre de 2015	--	--
David Matthew Cohen	No independiente	19 de mayo de 2017	--	--

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 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 (Director General y 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 Empresas ICA, S.A.B. de C.V., donde tenía la responsabilidad de administrar el efectivo y las obligaciones de deuda. Es cofundador de Metròpoli 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 (Director de Administración y Finanzas)

Jorge Parra es Director de Finanzas y Administración en RCO. Antes de formar parte de RCO, fue Director Ejecutivo de Finanzas en Hipotecaria Su Casita. Es Ingeniero Industrial y de Sistemas egresado del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey en la Ciudad de México. Asimismo, cuenta con una maestría en Administración de Empresas de la Universidad de Georgetown, en Washington, D.C. Se unió a la Compañía en febrero de 2010.

Alexandre Marcal Dantas Lima (Director de Operaciones)

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 (Abogado General)

Juan Sebastián Lozano obtuvo la Licenciatura en Derecho en la Universidad Iberoamericana en la Ciudad de México y un LL.M. de la Universidad de Georgetown, en Washington, D.C. Juan Sebastián Lozano ha trabajado en varias firmas de abogados en la Ciudad de México como Creel, García-Cuéllar, Aiza y Enríquez, S.C. y González Calvillo, S.C., además de la oficina de la firma Thompson Hine, LLP en la ciudad de Washington, D.C. Se unió a la Compañía en agosto de 2010.

Martín Máximo Werner Wainfeld (Consejero Presidente)

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 México desde el 2000 y hasta el 31 de diciembre de 2016. 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 una 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 Herry Street Settlement, fideicomisario de la Fundación de la Universidad de Nebraska y miembro del comité consultivo de Paul Engler Institute for 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.

David Matthew Cohen (Consejero)

David Cohen es vicepresidente del Grupo de Inversiones en Infraestructura (Infrastructure Investment Group (IIG)) de Goldman, Sachs & Co. en Nueva York; y perteneciente a la División de Banca Comercial (Merchant Banking Division (MBD)). David es responsable de la ejecución de inversiones en los subsectores de transportación, energía, servicios públicos y comunicaciones. Previamente trabajó en el Investment Banking Division de Goldman, Sachs & Co. Obtuvo un título B.S. Finanzas y Contabilidad en la Universidad de Lehigh.

Adolfo Castro Rivas (Consejero Independiente)

Adolfo Castro ha sido Director General de Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V. desde mayo de 2011. Antes, trabajó como Director de Finanzas y Planeación Estratégica en dicha compañía (del 2000 al 2011). Tiene

una licenciatura en Contaduría y una Maestría en Administración de Empresas del Instituto Tecnológico Autónomo de México y el Programa de Alta Dirección AD en el Instituto Panamericano de Alta Dirección de Empresas.

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 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 Francisco 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 más 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 trabajó 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.

Fabrice Jesús Serfati Magaña (Consejero Independiente)

Fabrice se unió a IGNIA en 2008 como Director General y fundador de IGNIA Shared Services. Es Socio Director desde 2012. Fabrice llega a IGNIA con una exitosa carrera en Estrategia y Finanzas.

Previo a IGNIA fungió como Vicepresidente Corporativo de ONEO/Grupo Domos, conglomerado de servicios medio ambientales, inmobiliarios y sistemas de información. Antes de incorporarse a Grupo Domos, fue Director de Finanzas Corporativas de Vitro, una de las empresas manufactureras de vidrio más importantes en el mundo, donde administró un portafolio de deuda de más de US \$1,500 millones y fue responsable de la estructuración de transacciones de crédito por más de US\$6,000 millones.

Fabrice tiene una Licenciatura en Administración del Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM).

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 desarrolladora y constructora con presencia internacional, que ofrece proyectos integrales desarrollados desde el concepto, proyecto, construcción, equipamiento y operación, realizados dentro de un sistema de ingeniería de valor que garantiza el proceso, los tiempos, presupuesto, programa de obra y calidad. Se plantean soluciones innovadoras para los proyectos bajo esquemas de: asociaciones público privadas, obras públicas, obras financiadas y obras privadas.

Xavier María de Uriarte Berrón (Consejero Independiente)

Xavier María de Uriarte Berrón es egresado de la carrera de Contabilidad del Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM) y estudió su MBA en la Universidad de Durham, en el Reino Unido. Su carrera profesional se ha enfocado al sector financiero; en el periodo 1985 -1988 laboró en Citibank México como analista de Banca Corporativa; posteriormente, en Bank of América colaboró en las áreas de Banca Corporativa. En el periodo 1994 -1995 trabajó en GBM / Atlántico, inicialmente en la Casa de Bolsa y posteriormente, dirigió la Banca Empresarial. A partir de septiembre de 1995, se integró a ING Group, donde desempeñó varias funciones tanto en ING Bank México, ING Bank NY e ING Seguros; y desde el año 2008, fue nombrado CEO de ING Afore. En 2011, ING Afore se vendió a Grupo Sura y desde entonces hasta noviembre de 2013, fungió como CEO de Afore Sura. En la actualidad, es Consejero Independiente de varias empresas y dos fundaciones y consultor de finanzas corporativas.

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 (actualmente CIBanco S.A. Institución de Banca Múltiple a partir del 28 de abril de 2014 como consecuencia de la adquisición de CIBanco del 100% del capital de The Bank of New York Mellon México), 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 29 y 30 siguientes, según fueron nombrados por el Consejo de Administración en sesión de fecha 7 de noviembre de 2012 y ratificados por los accionistas de RCO de tiempo en tiempo.

Tabla 29. Comité de Auditoría

MIEMBRO PROPIETARIO	CARÁCTER	MIEMBRO SUPLENTE
Elsa Beatriz García Bojorges	Miembro Independiente (Presidente) - Experto Financiero	----
Fabrice Jesús Serfati Maqaña	Miembro Independiente	----
Adolfo Castro Rivas	Miembro Independiente	----

Tabla 30. Comité de Prácticas Societarias

MIEMBRO PROPIETARIO	CARÁCTER	MIEMBRO SUPLENTE
Fabrice Jesús Serfati Maqaña	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 y 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.

En ejercicio de las antedichas facultades, y en adición a las prestaciones contenidas en los contratos individuales de trabajo respectivos, el Consejo de Administración de la Compañía aprobó ciertas políticas de compensación para cargos de Dirección General, Director de Finanzas y Director de Operación que esencialmente contemplan el pago de bonos de desempeño (anual y diferido) y ciertas distribuciones en efectivo en función del nivel de cumplimiento de determinadas métricas o hitos. De igual forma, el 15 de abril de 2016, la Compañía, a través de Prestadora de Servicios RCO, celebró con el Director General, Director de Finanzas y Director de Operaciones de la misma un contrato de paquete de compensación diferida para directivos relevantes con la finalidad de otorgar a dichos directivos un incentivo y retribución por sus esfuerzos futuros y lealtad hacia ella que fuese sustitutivo del bono de desempeño diferido y la participación del retorno de la Compañía originalmente contemplados en las políticas anteriormente aludidas, pero adicional al bono de desempeño anual contemplado en las mismas. Este nuevo paquete de compensación diferida consiste medularmente en el otorgamiento de unidades con un valor equivalente al de mercado de las acciones de la Compañía y del derecho a recibir determinados pagos equivalentes a dividendos, sin constituir propiamente un plan de compensación en acciones o el pago de dividendos, respectivamente.

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:

3. 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.

Cabe señalar que, como se mencionó anteriormente, 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 Compañía, por lo que ICA dejó de ser accionista 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). En cada uno de estos casos, sin embargo, los servicios deberán ser prestados en condiciones de mercado.

4. 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 Compañía después de llevada a cabo dicha enajenación; (iv) algún Acreedor (tal y como dicho término se define en las Bases y en el Título de Concesión FARAC I) en cumplimiento de las obligaciones derivadas de los Financiamientos (tal y como dicho término se define en las Bases y en el Título de Concesión FARAC I); y (v) cualquier tercero, siempre y cuando la enajenación sea aprobada por el voto afirmativo del 90.0% (noventa por ciento) de las Acciones Serie “A” y sea obtenida la autorización previa por escrito de la Secretaría de 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.

5. 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 S.A.P.I.B. 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.
- c) 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.
- d) 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.

6. 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.

7. 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;

- (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 hiciere 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 UDIS desde el 2012.

Más detalle sobre el número de acciones y Accionistas en la Sección II.2.13 "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.



Demétrio Javier Sodi Cortés
Director General



Jorge Parra Palacios
**Director Corporativo de Finanzas
y Administración**



Juan Sebastián Lozano García Teruel
Director Jurídico

Los suscritos manifestamos, bajo protesta de decir verdad, que los estados financieros consolidados de Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias (la "Emisora") al 31 de diciembre de 2017, 2016 y 2015 y por los años que terminaron en esas fechas, contenidos en el presente reporte anual como anexos, fueron dictaminados con fecha 20 de febrero de 2018, 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 una 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. Ramón Álvarez Cisneros
Auditor Externo
Socio de Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S. C.
Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited