



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

“RCO”

REPORTE ANUAL

Reporte Anual que se presenta de acuerdo con las “Disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y a otros participantes del mercado de valores”, publicadas en el Diario Oficial de la Federación de fecha 19 de marzo de 2003, según las mismas han sido modificadas (la “Circular Única de Emisoras”) para el año terminado el 31 de diciembre de 2020.

VALORES REGISTRADOS

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

Certificados Bursátiles de largo plazo denominados en pesos y en UDis, inscritos en el Registro Nacional de Valores desde el 2012, 2013, 2014, 2018 y 2019					
Claves de cotización:	“RCO 12”	“RCO 12U”	“RCO 14”	“RCO 18U”	“RCO 19”
Piizo de la emisión:	5,443 días	7,270 días	5,729 días	7,732 días	6,383 días
Fecha de emisión:	14 de septiembre de 2012	14 de septiembre de 2012 (emisión original) 27 de junio de 2013 (reapertura)	5 de diciembre de 2014	10 de diciembre de 2018 (emisión original) 28 de junio de 2019 (reapertura)	28 de junio de 2019
Fecha de vencimiento:	10 de agosto de 2027	10 de agosto de 2032	12 de agosto de 2030	10 de febrero de 2040	10 de agosto de 2038
Saldo Insoluto de la Emisión	\$1'121,189.00 M.N. Pesos	388,322.00 UDis	\$4,400'000,000.00 M.N.	2,491,451,900 UDis	\$2,800'000,000.00 M.N.
Denominación:	M.N. Pesos	UDis	Pesos	UDis	Pesos
Amortización y Amortización Anticipada:	18 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 de febrero del 2019 por el monto y porcentaje del principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente	28 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 del mes de febrero del 2019 por el monto y porcentaje del principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente	20 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 de febrero de 2021 por el monto y porcentaje del principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente	31 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 de febrero de 2025 por el monto y porcentaje del principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente.	28 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 de febrero de 2025 por el monto y porcentaje del principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente.
Tasa Fija Anual de Intereses Ordinarios:	9.00%	5.25%	9.05%	6.00%	9.87%
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	Sin garantía parcial	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 en el Anexo 6 del mismo. La Emisora, a través de dicho Fideicomiso, llevará a cabo el pago de principal y los intereses ordinarios devengados respecto de los Certificados Bursátiles en circulación, mediante transferencia electrónica de fondos en cada Fecha de Pago en el domicilio de Indeval contra la entrega del Título mismo, o contra las constancias que para tales efectos expida el propio Indeval				
Régimen Fiscal:	La tasa de retención aplicable al interés pagado de conformidad con los Certificados Bursátiles estará sujeta a: (i) el régimen fiscal establecido en los artículos 54, 135 y demás aplicables de la Ley del Impuesto sobre la Renta y la tasa de retención establecida en el artículo 21 de la Ley de Ingresos de la Federación para el ejercicio fiscal 2020, 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		Monex Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Monex Grupo Financiero		
Depositario:	S.U. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V.				
Nombre de la Bolsa de Valores en la cual están listados:	Bolsa Mexicana de Valores S.A.B. de C.V.				

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

Avenida Américas No. 1592
C.P. 44610, Guadalajara, Jalisco,
Teléfono (01 33) 3001 4700_
<http://www.redviacorta.mx>

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

Tabla de contenido

I.	INFORMACIÓN GENERAL	5
I.1	Glosario de Términos y Definiciones	5
I.2	Resumen Ejecutivo.....	16
I.2.1	Descripción general de RCO	17
I.2.2	Descripción general del negocio de RCO	18
I.2.3	Tráfico e Ingresos de peaje por concesión, servicios de peaje y servicios de operación.....	21
I.2.4	Resumen de situación financiera.....	24
I.2.5	Comportamiento de los títulos en el mercado.....	24
I.2.6	Descripción del plan de negocios	24
I.3	Factores de riesgo	26
I.3.1	Riesgos relacionados con las Concesiones.....	26
I.3.1.2	Rescate, requisición y revocación de las concesiones por parte del Gobierno Federal por acontecimientos ajenos al control de RCO	28
I.3.1.3	Daños por Caso Fortuito o Fuerza Mayor.....	28
I.3.2	Riesgos relacionados con el negocio de RCO y subsidiarias	29
I.3.2.2	Límite al incremento en el precio de las cuotas de peaje.....	29
I.3.2.3	Inflación	29
I.3.2.4	Incrementos en los costos de construcción, incluyendo los ocasionados por retrasos en la liberación de Derecho de Vía	29
I.3.2.5	Fluctuación de la tasa de interés	30
I.3.2.6	Liquidez	30
I.3.2.7	El rendimiento sobre la inversión de RCO puede no coincidir con los rendimientos estimados previstos en los términos del Título de Concesión FARAC I.....	30
I.3.2.8	Incremento en los costos de mantenimiento y Capex.....	30
I.3.2.9	Evasión, comportamientos ilegales y toma de casetas.....	30
I.3.2.10	La naturaleza del negocio de RCO la expone a demandas potenciales por responsabilidad.....	30
I.3.2.11	RCO está expuesta a riesgos inherentes a sus operaciones.....	30
I.3.2.12	Las pólizas de seguro de RCO podrían resultar insuficientes para cubrir todas sus responsabilidades	31
I.3.2.13	Las operaciones de RCO pueden verse afectadas por actos de terceros que se encuentran fuera de su control.....	31
I.3.2.14	Incumplimiento de las obligaciones de sus contratistas.....	31
I.3.2.15	Desastres naturales	31
I.3.2.16	Responsabilidad Ambiental y Cambio Climático.....	31
I.3.2.17	Reformas a la legislación ambiental	32
I.3.2.18	Relaciones laborales de RCO.....	32
I.3.2.19	Dependencia de personal clave.....	32
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	32
I.3.2.21	RCO no puede predecir la forma en que se aplicará la legislación que rige sus operaciones.....	32
I.3.2.22	Límites a la flexibilidad de RCO en el manejo de sus operaciones por el marco regulatorio aplicable.....	32
I.3.2.23	Riesgos adicionales relacionados con CONIPSA y COVIQSA.....	33
I.3.2.24	Los ingresos de RCO derivan principalmente de la operación de las Autopistas	33
I.3.2.25	La falta de mantenimiento del corredor de tráfico y los puntos de acceso y salida que conectan con las Autopistas podría tener un efecto adverso en los volúmenes de tráfico e ingresos de RCO.....	33
I.3.3	Riesgos relacionados con Contratos y Títulos.....	33
I.3.3.2	Fideicomiso de Pago de los Acreedores Preferentes	34
I.3.3.3	Contrato de Prenda sin Transmisión de Posesión.....	34
I.3.3.4	Existencia de relaciones contractuales con Partes Relacionadas de la Compañía y posibles conflictos de interés.....	34
I.3.3.5	Instrumentos financieros derivados	34
I.3.3.6.	La toma de decisiones por parte de la mayoría de los Acreedores Preferentes podría diferir de los intereses de los Tenedores de Certificados Bursátiles.	35
I.3.3.7.	Los Certificados Bursátiles no tienen la misma prelación de pago que cualquier otro Acreedor Preferente.	35
I.3.3.8.	De conformidad con el Contrato entre Acreedores, se podrán hacer modificaciones a ciertos Documentos del Financiamiento las cuales podrían no ser en el mejor interés de los Tenedores.	35
I.3.3.9.	El Agente Interacreedores es también parte de los Acreedores Preferentes del Crédito.	36
I.3.3.10.	En caso de que el Monto Mínimo de la Reserva del Servicio de la Deuda de los Certificados tenga déficit, no tendrá una prelación preferente para la asignación de los recursos para su reconstitución.....	36

1.3.3.11.	La falta de recursos en las reservas “Reserva del Servicio de la Deuda” y “Monto Mínimo RSD” y falta de recursos bajo alguna Garantía Permitida podría resultar en un incumplimiento de las obligaciones de pago de la Emisora frente a los Tenedores bajo los Certificados Bursátiles.....	36
1.3.3.12.	De conformidad con los Documentos del Financiamiento, el ejercicio de los derechos de los Tenedores, se llevará a cabo a través del Agente Intercreedores y del Agente de Garantías.....	36
1.3.3.13.	Ciertas Obligaciones derivadas de créditos a cargo de la Emisora pudieran limitar su potencial de crecimiento y presionar su situación financiera.....	36
1.3.3.14.	Atribuciones de verificación del Representante Común son a través de la información que le sea proporcionada.....	36
1.3.3.15.	Las inspecciones del Representante Común son una facultad y no una obligación en términos de las disposiciones legales aplicables.....	37
1.3.4	Riesgos relacionados con emergencias sanitarias.....	37
1.3.5	Riesgos relacionados con México y el extranjero.....	38
1.3.5.2	La debilidad de la economía mexicana y en particular la de los Estados de Michoacán de Ocampo, Jalisco, Guanajuato, Querétaro, Nayarit y Aguascalientes podría afectar adversamente el negocio, situación financiera y resultados de operación de RCO.....	38
1.3.5.3	Pagos bajo los Contratos PPS.....	38
1.3.5.4	Inseguridad.....	38
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.....	39
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.....	39
1.3.5.7	Reformas a la Circular Única de Emisoras.....	39
1.3.5.8	Retrasos en los procedimientos para obtener autorizaciones gubernamentales.....	39
1.3.5.9	Crisis financieras globales.....	39
1.3.5.10	Posibles conflictos con comunidades locales en México podrían provocar la pérdida de ingresos de peaje.....	39
1.3.5.11	Los acontecimientos en otros países pueden tener un efecto adverso en la Compañía.....	40
1.3.6	Riesgos relacionados con ciberataques.....	40
1.3.7	Riesgos relacionados con cambios de gobierno.....	40
1.4	Otros valores.....	41
1.5	Cambios significativos a los derechos de valores inscritos en el RNV.....	43
1.6	Documentos de carácter público.....	43
II.	RCO.....	44
II.1	Historia y desarrollo de RCO.....	44
II.2	Descripción del negocio.....	47
II.2.1	Actividad Principal.....	52
II.2.1.1	FARAC I.....	53
II.2.1.2	CONIPSA.....	68
II.2.2	Canales de distribución.....	73
II.2.3.2	Programa de señalización inductiva.....	74
II.2.3.3	Mejora de servicios en las Autopistas.....	74
II.2.3	Patentes, avisos comerciales, marcas y otros contratos.....	75
II.2.4	Principales clientes.....	78
II.2.5	Legislación aplicable y situación tributaria.....	78
II.2.6	Recursos humanos.....	79
II.2.7	Desempeño ambiental.....	80
II.2.8	Información del mercado.....	81
II.2.9	Estructura corporativa.....	82
II.2.10	Descripción de los principales activos.....	82
II.2.11	Procesos judiciales, administrativos o arbitrales.....	86
II.2.12	Acciones representativas del capital social.....	86
II.2.13	Dividendos.....	89
III.	INFORMACIÓN FINANCIERA.....	91
III.1	Información financiera seleccionada.....	91
III.2	Información financiera por línea de negocio.....	99
III.3	Informe de Créditos Relevantes.....	100
III.3.1	Créditos Preferentes.....	100
III.3.1.1	Créditos Preferentes FARAC I.....	100
III.3.1.2	Créditos Preferentes CONIPSA y COVIQSA.....	101
III.3.2	Instrumentos financieros derivados.....	101
III.3.3	Impuestos a la utilidad diferidos.....	102
III.3.4	Estado de los Créditos.....	102

III.4	Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera de la Emisora.....	104
III.4.1	Resultados de la operación.....	104
III.4.2	Situación Financiera, Liquidez y Recursos de Capital	110
III.4.3	Control Interno	119
III.5	Estimaciones, provisiones o reservas contables críticas	119
III.6	Provisión para gastos de mantenimiento mayor (Capex)	119
III.7	Principales Políticas Contables.....	120
III.7.1	Bases de presentación ejercicio 2020	120
III.7.2	Principales políticas contables 2020.....	123
IV.	ADMINISTRACION.....	136
IV.1	Audidores Externos.....	136
IV.2	Operaciones con Partes Relacionadas y Conflictos de Interés.....	136
IV.3	Administradores y Accionistas	137
IV.3.1	Designación de Consejeros	137
IV.3.2	Directivos y consejeros relevantes.....	140
IV.3.3	Comités de apoyo al consejo de administración de RCO	141
IV.3.4	Accionistas relevantes	144
IV.4	Estatutos Sociales y otros Convenios.....	144
V.	PERSONAS RESPONSABLES.....	148

[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>Abertis</i>	Significa Abertis Infraestructuras, SA
<i>Acreedor Prendario</i>	Significa Scotiabank Inverlat, S. A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Scotiabank Inverlat, Dirección Fiduciaria, en su carácter de Agente de Garantías, en nombre de y para el beneficio de los Acreedores Garantizados, como acreedor prendario, junto con sus sucesores o cesionarios.
<i>Acreedores Garantizados</i>	Significa los "Secured Parties" como dicho término se define en el Contrato de Disposiciones Comunes, incluyendo a los Acreedores Preferentes, el Agente de Garantías, el Agente Administrativo y el Agente de Acreedores Preferentes, el Agente Interacreedores y a cualquier otra Parte del Financiamiento ("Financing Party", como dicho término se define en el Contrato de Disposiciones Comunes).
<i>Acreedores Preferentes</i>	Significa los proveedores de Deuda Preferente y los Proveedores de los Contratos de Cobertura. Para todos los efectos de la Concesión FARAC I, los Acreedores Preferentes se consideran un solo acreedor que otorga un financiamiento a RCO.
<i>Agente Administrativo</i>	Significa la entidad designada para este propósito en cada contrato de Deuda Preferente al que se refiera.
<i>Agente Aplicable</i>	Significa "Applicable Agent" 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 "Intercreditor Agent" 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 de Ocampo, al km 474+700, en el Municipio de Zapotlanejo en el Estado de Jalisco y del km 11+100 al km 19+733 del entronque con Zacapu, en el Estado de Michoacán de Ocampo, incluyendo el Derecho de Vía y sus Servicios Auxiliares.
<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 Maravatio-Zapotlanejo; (iii) la Autopista Zapotlanejo-Lagos de Moreno; (iv) la Autopista León-Aguascalientes; (v) la Autopista Tepic-San Blas y (iv) la Autopista Zamora – La Piedad.																																																																								
<i>Autopista de jurisdicción estatal</i>	Significa la Autopista de jurisdicción estatal de altas especificaciones denominada “Zamora-La Piedad”.																																																																								
<i>AUTOVIM</i>	Significa Autovías de Michoacán, S.A. de C.V.																																																																								
<i>BANOBRAS</i>	Significa el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, Sociedad Nacional de Crédito Institución de Banca de Desarrollo.																																																																								
<i>BANORTE</i>	Significa el Banco Mercantil del Norte, S.A. Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Banorte.																																																																								
<i>BMV</i>	Significa la Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V.																																																																								
<i>CAP</i>	Significa el instrumento financiero derivado, que trata de la adquisición de un derecho de tal modo que el comprador de una opción CAP adquiere el derecho a que el vendedor le abone la diferencia, si esta es positiva, entre el tipo de interés de referencia vigente en el mercado en determinadas fechas futuras y el tipo de interés fijado en la opción, precio de ejercicio, mediante el pago de una prima y para un importe nominal teórico.																																																																								
<i>Capex o Gastos de Capital</i>	Significa todas aquellas erogaciones relacionadas con equipo (incluyendo medidas de equipos), activos fijos, bienes inmuebles, mejoras, reemplazos o sustituciones de los mismos, o bien, adiciones a los mismos (excluyendo cualesquier erogación en reemplazos ordinarios y mantenimiento dentro del curso ordinario de su operación o uso correspondientes a gastos de operación), registrados como adiciones a la propiedad o equipo en el estado de situación financiera de RCO o que tengan una vida útil mayor a un año.																																																																								
<i>CAPUFE</i>	Significa Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos, organismo público descentralizado de la administración pública federal, con personalidad jurídica y patrimonio propio.																																																																								
<i>Certificados Bursátiles o CB</i>	<p>Significa los Certificados Bursátiles de largo plazo con las siguientes características:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Emisor:</th> <th colspan="5">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="5">Certificados Bursátiles de largo plazo denominados en pesos y Certificados Bursátiles denominados en LDI inscritos en el Registro Nacional de Valores desde el 2012, 2013, 2014, 2018 y 2019</td> </tr> <tr> <td>Calificaciones</td> <td colspan="5">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>Sin garantía parcial</td> <td>Sin garantía parcial</td> <td>Sin garantía parcial</td> <td>Sin garantía parcial</td> </tr> <tr> <td>Claves de cotización</td> <td>"RCO 12"</td> <td>"RCO 12U"</td> <td>"RCO 14"</td> <td>"RCO 18U"</td> <td>"RCO 19"</td> </tr> <tr> <td>Monto de la Emisión</td> <td>MXN \$1,246 millones</td> <td>MXN \$2,71 mil millones; 410,749,400.00 UDIs</td> <td>MXN \$4.40 mil millones</td> <td>MXN \$16.46 mil millones; 2,491,451,000.00 UDIs</td> <td>MXN \$2.80 mil millones</td> </tr> <tr> <td>Denominación</td> <td>Pesos</td> <td>UDIs</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> <td>Fija</td> <td>Fija</td> </tr> <tr> <td>Tasa Anual de Intereses Ordinarios</td> <td>9.00%</td> <td>5.25%</td> <td>9.05%</td> <td>6.00%</td> <td>9.67%</td> </tr> <tr> <td>Plazo de la emisión</td> <td>5,443 días</td> <td>7,270 días</td> <td>5,729 días</td> <td>7,732 días</td> <td>8,983 días</td> </tr> <tr> <td>Vida Promedio</td> <td>11 años</td> <td>14 años</td> <td>12 años</td> <td>12 años</td> <td>12 años</td> </tr> <tr> <td>Amortización y 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> <td>31 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 de febrero de 2025 por el monto y porcentaje del principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente.</td> <td>28 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 de febrero de 2025 por el monto y porcentaje principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente.</td> </tr> </tbody> </table> <p>*Valor de la UDI al 31 de diciembre de 2020: 6.605597</p>	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 LDI inscritos en el Registro Nacional de Valores desde el 2012, 2013, 2014, 2018 y 2019					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	Sin garantía parcial	Sin garantía parcial	Sin garantía parcial	Claves de cotización	"RCO 12"	"RCO 12U"	"RCO 14"	"RCO 18U"	"RCO 19"	Monto de la Emisión	MXN \$1,246 millones	MXN \$2,71 mil millones; 410,749,400.00 UDIs	MXN \$4.40 mil millones	MXN \$16.46 mil millones; 2,491,451,000.00 UDIs	MXN \$2.80 mil millones	Denominación	Pesos	UDIs	Pesos	UDIs	Pesos	Tipo de Tasa de Interés	Fija	Fija	Fija	Fija	Fija	Tasa Anual de Intereses Ordinarios	9.00%	5.25%	9.05%	6.00%	9.67%	Plazo de la emisión	5,443 días	7,270 días	5,729 días	7,732 días	8,983 días	Vida Promedio	11 años	14 años	12 años	12 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	31 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 de febrero de 2025 por el monto y porcentaje del principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente.	28 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 de febrero de 2025 por el monto y porcentaje principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente.
Emisor:	Red de Carreteras de Occidente S.A.B. de C.V.																																																																								
Certificados Bursátiles de largo plazo	Certificados Bursátiles de largo plazo denominados en pesos y Certificados Bursátiles denominados en LDI inscritos en el Registro Nacional de Valores desde el 2012, 2013, 2014, 2018 y 2019																																																																								
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	Sin garantía parcial	Sin garantía parcial	Sin garantía parcial																																																																				
Claves de cotización	"RCO 12"	"RCO 12U"	"RCO 14"	"RCO 18U"	"RCO 19"																																																																				
Monto de la Emisión	MXN \$1,246 millones	MXN \$2,71 mil millones; 410,749,400.00 UDIs	MXN \$4.40 mil millones	MXN \$16.46 mil millones; 2,491,451,000.00 UDIs	MXN \$2.80 mil millones																																																																				
Denominación	Pesos	UDIs	Pesos	UDIs	Pesos																																																																				
Tipo de Tasa de Interés	Fija	Fija	Fija	Fija	Fija																																																																				
Tasa Anual de Intereses Ordinarios	9.00%	5.25%	9.05%	6.00%	9.67%																																																																				
Plazo de la emisión	5,443 días	7,270 días	5,729 días	7,732 días	8,983 días																																																																				
Vida Promedio	11 años	14 años	12 años	12 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	31 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 de febrero de 2025 por el monto y porcentaje del principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente.	28 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 de febrero de 2025 por el monto y porcentaje principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente.																																																																				
<i>CICASA</i>	Significa Constructoras ICA, S.A. de C.V.																																																																								
<i>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 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, 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.																																																																								

Términos	Definiciones
<i>Concesión AUTOVIM</i>	Significa la concesión otorgada por el Poder Ejecutivo del Estado Libre y Soberano de Michoacán de Ocampo (el "Ejecutivo del Estado") a favor de AUTOVIM, para proyectar, construir, operar, aprovechar, conservar y mantener por un periodo de 30 (treinta) años la Autopista de jurisdicción estatal de altas especificaciones denominada "Zamora-La Piedad", con una longitud de 35 kilómetros, del kilómetro 3+000 al 16+800 de la carreteras federal número 35 Zamora-La Piedad, continúa al oriente del poblado denominado El Sauz de Abajo, que atraviesa la mencionada carretera en el kilómetro 6+020, a la altura de las instalaciones de PEMEX, desde éste punto hasta el kilómetro 16+800 el proyecto sigue la antigua trayectoria del tren en el tramo denominado ramal línea IB Yurécuaro-Los Reyes, para entroncar con la Autopista Maravatío-Zapotlanejo en el kilómetro 365+400 de la misma.
<i>Concesión CONIPSA</i>	Significa la concesión otorgada por el Gobierno Federal el 12 de septiembre de 2005 a favor de CONIPSA, para operar, conservar y mantener, por un periodo de 20 (veinte) años, un tramo carretero libre de peaje de jurisdicción federal Irapuato-La Piedad de 73.5 km de longitud, que tiene origen en el entronque de la autopista Querétaro-Irapuato con la autopista Irapuato-La Piedad, y terminación en el km 77+520, en el entronque con el libramiento La Piedad de Cavadas, en el Estado de Guanajuato. Dicha concesión incluye la modernización y ampliación del tramo carretero referido, así como el derecho exclusivo para suscribir con el Gobierno Federal un Contrato PPS para la provisión de capacidad carretera en el tramo concesionado.
<i>Concesión COTESA</i>	Significa la concesión otorgada por el Gobierno Federal el 4 de mayo de 2016 a favor de COTESA, para construir, operar, explotar, conservar y mantener, la autopista Tepic – San Blas por un periodo de 30 (treinta) años, un tramo de peaje que inicia en el entronque el Trapichillo ubicado en el km 6+600 de la carretera federal Mex-015D Tepic – Villa Unión, y termina en la carretera federal Mex-015 Santa Cruz – San Blas, en el km 8+060 con una longitud aproximada de 31km, en el Estado de Nayarit.
<i>Concesión COVIQSA</i>	Significa la concesión otorgada por el Gobierno Federal el 21 de junio de 2006 a favor de COVIQSA, para operar, conservar y mantener, por un periodo de 20 (veinte) años, un tramo carretero libre de peaje de jurisdicción federal Querétaro-Irapuato de 93 km de longitud, que se ubica en los Estados de Querétaro y Guanajuato. Dicha concesión incluye la modernización y ampliación del tramo carretero referido, así como el derecho exclusivo para suscribir con el Gobierno Federal un Contrato PPS para la provisión de capacidad carretera en el tramo concesionado.
<i>Concesión FARAC I</i>	Significa la concesión otorgada por el Gobierno Federal a través de la 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 Maravatío-Zapotlanejo, (iii) la autopista Zapotlanejo-Lagos de Moreno, y (iv) la autopista León-Aguascalientes.
<i>CONIPSA</i>	Significa Concesionaria Irapuato La Piedad, S.A. de C.V.
<i>CONOISA</i>	Significa Controladora de Operaciones de Infraestructura, S.A. de C.V.
<i>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 y 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 veintinueve miembros. Mayor detalle en la sección IV.3.1 del presente Reporte Anual.
<i>Consortio Original</i>	Significa el consorcio conformado por Grupo GSIP, CICASA y CONOISA.
<i>Contrato de Cobertura</i>	Significa: (i) cada Contrato Maestro ISDA (" <i>International Swaps and Derivatives Association</i> "), en conjunto con el Anexo (" <i>Schedule</i> ") del mismo celebrado entre RCO y cada Proveedor de Contratos de Cobertura, de acuerdo con el Contrato de Disposiciones Comunes; (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 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.

Términos	Definiciones
<i>Contrato de Fideicomiso de Pago de Acreedores Preferentes o Fideicomiso de Pago de los Acreedores Preferentes</i>	Significa el Contrato de Fideicomiso Irrevocable de Administración, Garantía y Fuente de Pago No. F/300195 de fecha 26 de septiembre de 2007, celebrado entre RCO, como fideicomitente, HSBC México S.A. Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero HSBC como fiduciario (inicialmente F/881 con fiduciario Deutsche Bank) y el Agente de Garantías, como fideicomisario en primer lugar, según el mismo fue modificado el 17 de mayo de 2010 para sustituir al fiduciario por HSBC México, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero HSBC, División Fiduciaria y cambiar el número del fideicomiso al F/300195, según el mismo fue modificado y reexpresado el 21 de agosto de 2012, y según el mismo sea modificado de tiempo en tiempo, así como el fideicomiso creado a través del mismo.
<i>Contrato de 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. Con fecha 25 de enero de 2021, el Fideicomiso BBVA celebró con el Acreedor Prendario un convenio de adhesión al Contrato de Prenda sobre Acciones (el "Contrato de Adhesión") por virtud del cual constituyó prenda en primer grado y prelación sobre las acciones de la Sociedad que recibió del Fiduciario Santander quedando como un Contrato de Prenda sobre Acciones sobre la totalidad de las acciones que componen el capital social de RCO, según el mismo sea modificado de tiempo en tiempo, mediante convenios de modificación y/o de adhesión al mismo.
<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 Serie A y Serie B celebrado con fecha 2 de octubre de 2009.
<i>COTESA</i>	Significa Concesionaria Tepic San Blas, S. de R.L. de C.V.
<i>COVIQSA</i>	Significa Concesionaria de Vías Irapuato Querétaro, S.A. de C.V.

Términos	Definiciones
<i>Crédito CONIPSA</i>	Significa el crédito simple de CONIPSA por un monto de \$580.0 millones otorgado por Santander y Banorte con vencimiento el 27 de agosto de 2024.
<i>Crédito COVIQSA</i>	Significa el crédito simple de COVIQSA, mismo que está compuesto por los siguientes créditos: (i) crédito simple por la cantidad \$1,048.8 millones otorgado por Banobras y (ii) crédito simple por \$1,751.2 millones otorgado por Santander y Banorte; ambos con vencimiento el 27 de mayo de 2025.
<i>Crédito de Gastos de Capital 2016</i>	Significa el crédito celebrado entre RCO y SANTANDER el 2 de diciembre de 2014, según fue modificado y ampliado el 9 de noviembre de 2016 para: (i) ampliar el vencimiento original del 10 de diciembre 2021 al 10 de septiembre 2028, y (ii) incrementar el monto del crédito por \$650.0 millones adicionales resultando un total de \$1,650.0 millones, y según el mismo fue parcialmente cedido por SANTANDER a Banco Interacciones, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Interacciones mediante convenio de cesión de fecha 29 de diciembre de 2016. Este crédito quedó amortizado en su totalidad el [2 de julio de 2019] con recursos provenientes de la colocación de los Certificados Bursátiles RCO 18U y RCO 19, según se describe a mayor detalle en este reporte.
<i>Crédito de Gastos de Capital 2017</i>	Significa el contrato de apertura de crédito simple celebrado entre RCO y SANTANDER el 27 de abril de 2017 por un monto de \$2,000.0 millones con un plazo de 11 años. Este crédito quedó amortizado en su totalidad el [2 de julio de 2019] con recursos provenientes de la colocación de los Certificados Bursátiles RCO 18U y RCO 19, según se describe a mayor detalle en este reporte.
<i>Crédito de Gastos de Capital 2019</i>	Significa el contrato de apertura de crédito simple celebrado entre RCO y SANTANDER el 02 de julio de 2019 por un monto de \$2,000.0 millones.
<i>Crédito Simple BANOBRAS</i>	Significa el Contrato de Crédito Simple celebrado el 8 de octubre 2014 entre RCO como acreditado, BANOBRAS como acreedor y agente administrativo BANOBRAS, por un monto de \$4,990.0 millones. Con fecha 21 de diciembre de 2017 se amplió el plazo de vencimiento, con vencimiento original en 2032, a un nuevo vencimiento en 2037. Adicionalmente, se contrató deuda preferente por un monto de hasta \$4,000.0 millones con vencimiento en 2037, mismos que podrán ser dispuestos durante los siguientes 3 años.
<i>Crédito Simple INBURSA</i>	Significa el Contrato de Crédito Simple celebrado el 5 de agosto 2014 entre RCO como acreditado, Inbursa como acreedor, por un monto de \$4,596.0 millones. Con fecha 16 de enero de 2018, mediante la firma de un convenio modificatorio se amplió el plazo de vencimiento original en 2029, a un nuevo vencimiento en 2034.
<i>Créditos Preferentes</i>	Significa los contratos que documentan Deuda Preferente Adicional vigente obtenida por la Concesionaria conforme a los términos del Contrato de Disposiciones Comunes y que comprende: los Certificados Bursátiles RCO 12, RCO 12U, RCO 14, RCO 18U y RCO 19, los Senior Notes, el Crédito Simple BANOBRAS, el Crédito Simple Inbursa, el Crédito de Gastos de Capital 2019 y cualquier Deuda Preferente Adicional (“ <i>Additional Senior Debt</i> ”) que de tiempo en tiempo la Concesionaria contrate en cumplimiento del Contrato de Disposiciones Comunes. 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 Subsecuente 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, 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 Maravatio-Zapotlanejo, (iii) la autopista Zapotlanejo-Lagos de Moreno, y (iv) la autopista León-Aguascalientes.
<i>Fideicomiso BBVA</i>	Significa el fideicomiso número F/411215-7 en BBVA Bancomer, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero BBVA Bancomer
<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>Fideicomiso Santander</i>	Significa Fideicomiso F/2004655 en Banco Santander México, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Santander México.
<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) Y 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>GIC</i>	Significa " <i>Government of Singapore Investment Corporation</i> "
<i>Gobierno Federal</i>	Significa el Gobierno Federal de México.
<i>Gobiernos Estatales</i>	Se refiere a los Gobiernos de los Estados donde se encuentran las Autopistas concesionadas y Tramos Libres Carreteros.
<i>Gravamen</i>	Significa cualquier hipoteca, prenda, endoso en garantía, depósito obligatorio, acuerdo, gravamen (obligatorio u otro) o cualquier otra garantía, cualquier venta condicionada u otro contrato con reserva de dominio o cualquier arrendamiento financiero que tenga sustancialmente los mismos efectos que los anteriores.
<i>Grupo GSIP</i>	Significa GSIP, GSIA, Matador y Alghero, incluyendo cualquier otro fondo de inversión o vehículo de inversión afiliado a The Goldman Sachs Group, Inc. que en el futuro sea accionista de RCO.
<i>GSIA</i>	Significa GS Infrastructure Advisors 2006, L.L.C.
<i>GSIP</i>	Significa GS Global Infrastructure Partners I, L.P.

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

Términos	Definiciones
	conforme al Contrato de Prenda sobre Acciones, y los costos y gastos pagaderos en relación con el mismo (inclusive en caso de ejecución).
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 de Ocampo. 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 de Ocampo, y terminación en el entronque con la Autopista Maravatío – Zapotlanejo, en el Estado de Jalisco (46 km). <i>(Obra de Ampliación 6) (Concluida)</i> (vii) Ecuandureo – La Piedad – construcción, modernización, operación, conservación y mantenimiento del tramo carretero libre de peaje con una longitud aproximada de 39.3 kilómetros, con inicio en el entronque con la Autopista Maravatío-Zapotlanejo a la altura del km 360+100, en el Estado de Michoacán de Ocampo, y terminación en

Términos	Definiciones
	<p>el entronque con el inicio del Libramiento Norte de La Piedad, en el Estado de Guanajuato.</p> <p>(viii) Maravatío – Zitácuaro – construcción, modernización, operación, conservación y mantenimiento del tramo carretero libre de peaje con una longitud aproximada de 71.3 kilómetros, con inicio en el entronque con la Autopista Maravatío - Zapotlanejo a la altura del km 168+000, en el Estado de Michoacán de Ocampo, y terminación en Zitácuaro, en el Estado de Michoacán de Ocampo.</p> <p>(ix) Libramiento de Lagos de Moreno – construcción, modernización, operación, conservación y mantenimiento del libramiento libre de peaje con una longitud aproximada de 25.0 kilómetros, con inicio en el entronque con la autopista Zapotlanejo-Lagos de Moreno a la altura del km 146+200, en el Estado de Jalisco, y terminación en el entronque con la autopista Lagos de Moreno-San Luis Potosí, en el Estado de Jalisco.</p>
<i>OFAC</i>	Significa la oficina de control de activos extranjeros de los Estados Unidos (por sus siglas en inglés <i>Office of Foreign Assets Control</i>).
<i>Operación de Cobertura</i>	Significa cualquier contrato para la cobertura de tasa de interés, operación de swap de tasa de interés, operación de swap indexado a inflación, operación de swap de divisas extranjeras, contrato de máximos de tasa de interés o divisas extranjeras (<i>interest rate or foreign currency CAP</i>) u operación de “collar” (<i>collar transaction</i>), contrato de futuro de tasas de interés, contrato de opción sobre tasas de interés, u contrato de opción de divisas extranjeras.
<i>Operador</i>	Significa 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 o PSRCO</i>	Significa Prestadora de Servicios RCO, S. de R.L. de C.V., subsidiaria de RCO
<i>Proveedor de Precios</i>	Significa cualquier entidad que esté autorizada por la CNBV para fungir como proveedor de precios.
<i>Proveedores de los Contratos de Cobertura</i>	Significa cualquier persona (distinto a RCO) que sea parte de un Contrato de Cobertura, que haya convenido obligarse conforme a la Sección 4.2 (b) del Contrato de Disposiciones Comunes.
<i>Proyecto</i>	Significa la adquisición y cumplimiento de la Concesión FARAC I, Concesión de COVIQSA, Concesión de CONIPSA y Concesión de COTESA y Concesión de AUTOVIM.
<i>PTU</i>	Significa la participación de los trabajadores en las utilidades.
<i>Razón de Cobertura del Servicio de la Deuda</i>	Significa “ <i>DSCR</i> ” 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 o RCA</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 o la Entidad</i>	Significa Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V.
<i>Representante Común</i>	Significa, según corresponda, el representante común de cada una de las emisiones de Certificados Bursátiles de RCO.

Términos	Definiciones																																		
<i>Reporte Anual o Reporte</i>	Significa el presente Reporte Anual.																																		
<i>RNV</i>	Significa el Registro Nacional de Valores a cargo de la CNBV.																																		
<i>RSD</i>	Significa la Reserva del Servicio de la Deuda.																																		
<i>S.A.B.</i>	Significa una Sociedad Anónima Bursátil constituida de conformidad con lo dispuesto por la LMV, y en lo no previsto por ésta, por la LGSM.																																		
<i>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.																																		
<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="641 913 1193 1276"> <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>12</td> <td>0</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>Cuarto de Kilo</td> <td>5</td> <td>0</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>Área 24/7</td> <td>23</td> <td>0</td> <td>23</td> </tr> <tr> <td>Papa John's</td> <td>9</td> <td>0</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>Black Coffee</td> <td>1</td> <td>0</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Gasolineras</td> <td>0</td> <td>21</td> <td>21</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>50</td> <td>21</td> <td>71</td> </tr> </tbody> </table>	Marca	Operadas por:		Total	RCO	Terceros	Subway	12	0	12	Cuarto de Kilo	5	0	5	Área 24/7	23	0	23	Papa John's	9	0	9	Black Coffee	1	0	1	Gasolineras	0	21	21	Total	50	21	71
Marca	Operadas por:		Total																																
	RCO	Terceros																																	
Subway	12	0	12																																
Cuarto de Kilo	5	0	5																																
Área 24/7	23	0	23																																
Papa John's	9	0	9																																
Black Coffee	1	0	1																																
Gasolineras	0	21	21																																
Total	50	21	71																																
<i>SHCP</i>	Significa la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, dependencia del Gobierno Federal de México o cualquiera que sea la denominación de la entidad que la llegue a sustituir de tiempo en tiempo.																																		
<i>TACC</i>	Significa la tasa anual de crecimiento compuesta.																																		
<i>TIIE</i>	Significa la tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio.																																		
<i>Título de Concesión CONIPSA</i>	Significa el título de concesión de fecha 12 de septiembre de 2005, expedido por el Gobierno Federal, a través de la 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.																																		

Términos	Definiciones
<i>Título de Concesión FARAC I</i>	Significa el título de concesión de fecha 3 de octubre de 2007, expedido por el Gobierno Federal, a través de la SCT, otorgado en favor de la Concesionaria, en el que se establecen los términos y condiciones para la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de: (i) la Autopista Guadalajara-Zapotlanejo; (ii) la Autopista, Maravatío-Zapotlanejo; (iii) la Autopista Zapotlanejo-Lagos de Moreno; y (iv) la Autopista León-Aguascalientes según sea modificado de tiempo en tiempo.
<i>Título de Concesión AUTOVIM</i>	Significa el título de concesión de fecha 2 de diciembre de 2009, expedido por el ejecutivo del estado de Michoacán de Ocampo, a través de la SCT, otorgado en favor de la Concesionaria, en el que se establecen los términos y condiciones para la proyectar, construir, operar, aprovechar, conservar y mantener: (i) la Autopista de jurisdicción estatal de altas especificaciones denominada Zamora-La Piedad.
<i>Títulos</i>	Significan los títulos de Certificados Bursátiles emitidos por RCO.
<i>TPD</i>	Significa tráfico promedio diario, es decir, el aforo de un periodo determinado dividido entre el número de días del mismo periodo determinado. El aforo representa el número de vehículos que cruzan una caseta de cobro o circulan por un tramo carretero libre en un periodo determinado.
<i>Trabajos de Rehabilitación</i>	Significa las obras de mantenimiento, de rehabilitación y las requeridas después de puesta en punto para cumplir con estándares de la 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 entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC)</i>	Significa el acuerdo comercial entre los tres países de América del Norte, el cual entró en vigor el 1 de julio de 2020 y sustituye al Tratado de Libre Comercio de América del Norte ("TLCAN").
<i>UAFIDA</i>	Significa la Utilidad antes de Financiamiento, Impuestos, Depreciación y Amortización.
<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 conforme al procedimiento determinado y publicado por el Banco de México en el propio Diario Oficial de la Federación.
<i>VRCR</i>	Significa los Valores Razonables a través de Resultados
<i>VRORI</i>	Significa el Valor Razonable a través de Otros Resultados Integrales
<i>VKT</i>	Significa vehículo por kilómetro viajado.

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

I.2 Resumen Ejecutivo

El año 2020 representó para RCO un año de retos ante la propagación de un nuevo virus (SARS-CoV-2), que en marzo de 2020 se convirtió en una pandemia (COVID-19) y que afectó los sistemas económicos, sociales y de salud.

Durante 2020 la Compañía continuó posicionándose como uno de los operadores de infraestructura carretera más importantes de México. Los resultados obtenidos al cierre de 2020 se describen a continuación:

1. Durante el ejercicio 2020 los ingresos por peaje y otros ingresos por concesión registraron \$9,041.5 millones, un decremento de 7.07% respecto a 2019 en que se situaron en \$9,729.6 millones; así también la UAFIDA se situó en \$6,143.9 millones en 2020, un decremento de 16.26% respecto a 2019 en que se situó en \$7,336.7 millones. Finalmente, la UAFIDA Ajustada registró durante 2020 \$7,446.6 millones, un decremento de 11.92% respecto de \$8,454.1 millones de 2019. El margen UAFIDA ajustada fue de 82.6%¹ al cierre de 2020 en comparación con 86.89% al cierre de 2019. Lo anterior se debe a la afectación en el negocio derivado de la pandemia COVID-19.
2. Los ingresos por uso de derecho de vía y otros relacionados tuvieron un decremento de 19.24% donde se registraron \$244.4 millones en 2020 respecto a 2019 que se situó en \$302.6, dichos ingresos se deben a la labor de comercialización en el Derecho de Vía que proviene principalmente de la instalación de servicios propios como restaurantes y tiendas de conveniencia, ingresos recibidos por el uso del Derecho de Vía cobrados a locatarios por negocios tales como gasolineras y tiendas de conveniencia. Al cierre de 2020, RCO opera un total de 49 establecimientos de servicios auxiliares.
3. Durante 2020, la deuda a largo plazo se incrementó en 0.66% finalizando 2020 en \$49,682.4 millones, el incremento es equivalente a un monto de \$325.6 millones sobre el saldo final de \$49,356.7 millones al cierre del año 2019. Dicho incremento (neto de amortizaciones de capital) proviene principalmente de disposiciones del Crédito de Gastos de Capital 2019.

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 ocho años de ejecución de nuestro programa comercial, al cierre del año 2020 contamos con más de 86 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 buscan reducir la frecuencia de la siniestralidad, 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.

A la fecha del presente Reporte Anual contamos con: (i) doce restaurantes “Subway”; (ii) nueve restaurantes “Papa John’s”; (iii) veintitrés tiendas “Área 24/7”, (iv) cinco “Cuarto de Kilo” y 1 sucursal de “Black Coffee Gallery”; además de un centro de producción y distribución de “Papa John’s” y un centro de distribución “Área 24/7”. Durante el 2020 se abrieron 2 tiendas de conveniencia “Área 24-7” en AAA y BBB y se decidió no continuar operando 5 tiendas de conveniencia “Área 24-7” localizadas en la autopista Guadalajara-Colima derivado de cambios en el tramo carretero. A la fecha del presente Reporte Anual, existen en las Autopistas al amparo de FARAC I cincuenta 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 UAFIDA AJUSTADA dividida entre Total ingresos de peaje y otros ingresos de concesión.

Efectos en RCO de la pandemia COVID-19

El ejecutivo federal declaró una “emergencia sanitaria por causa de fuerza mayor” a través de acuerdos y declaratorias publicados en el Diario Oficial de la Federación (DOF) los días 24, 30 y 31 de marzo de 2020 y dictó ciertas medidas para evitar la propagación del virus SARS-CoV2 (COVID-19), entre ellas, la suspensión de ciertas actividades consideradas como no esenciales de los sectores público, privado y social. Posteriormente se otorgó a las autoridades de las entidades federativas el seguimiento de la evolución de la pandemia a través de un semáforo sanitario en el que se indicaría, de acuerdo a la situación en cada Estado, las actividades que pueden desarrollarse en el espacio público, siendo el semáforo de color rojo el de más alto riesgo de contagio, y el de color verde, el que permite realizar las actividades con mayor apertura y con un mínimo de riesgo.

A la fecha del presente Reporte Anual, los Estados donde se localizan las autopistas de RCO se encuentran ya sea en semáforo verde o amarillo, sin embargo, las autopistas de RCO continúan en operación al constituir vías generales de comunicación y ser infraestructura crítica que asegura la transportación tanto de personas como de mercancías las cuales son consideradas actividades esenciales por el Gobierno Federal; no obstante, se espera que la pandemia afecte en forma directa a la mayor parte de los sectores económicos del país, por lo que el tráfico, las operaciones y resultados de la empresa podrían verse afectados.

Ante las medidas adoptadas por las autoridades de salud, la Compañía se ha asegurado de que el personal a cargo de la operación y el mantenimiento de las autopistas cuente con las medidas de protección necesarias para continuar con sus labores (señaladamente cubrebocas, guantes y desinfectante), adicionalmente se están desinfectando de manera regular las cabinas de las plazas de cobro, así como los diferentes centros administrativos y de operaciones.

Asimismo, RCO informa que al cierre de diciembre de 2020 cuenta con instrumentos de carácter financiero para hacer frente a la situación antes descrita, consistentes en líneas de crédito disponibles para cubrir el mantenimiento mayor de las autopistas de FARAC I y/u obras de ampliación por un monto de hasta \$2,218.9 millones. Adicionalmente, la Compañía cuenta con reservas para el servicio de deuda por un monto de \$3,785.6 millones en FARAC I, \$129.4 millones en COVIQSA y \$13.7 millones en CONIPSA al cierre de diciembre 2020. Por lo comentado anteriormente, la compañía estima que las líneas de crédito y las reservas son suficientes para mantener el negocio en marcha. No obstante lo anterior, RCO no puede predecir el efecto que COVID-19 tendrá en sus operaciones y resultados. La persistente inestabilidad en la economía podría afectar en forma adversa la liquidez y la capacidad de RCO para contratar líneas de crédito; lo que a su vez afectaría la continuación y ampliación de sus proyectos actuales y el tráfico, las operaciones y resultados de la empresa se pueden ver afectados.

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.

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 de Ocampo, 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.

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

El 30 de junio de 2019 RCO y la SCT modificaron las Bases de Regulación Tarifaria incluidas en el Anexo 4 del Título de Concesión FARAC I, el cual permite a RCO establecer tarifas específicas para cada tipo de usuario y tramo carretero para maximizar los ingresos, siempre y cuando la tarifa promedio observada no exceda la tarifa

promedio máxima previamente fijada por la Secretaría, misma que se actualizará cada año conforme a las variaciones del INPC o bien, cuando se registre un incremento mayor o igual al 5% de dicho índice.

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

El 10 de febrero de 2020, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes procedió a modificar el Título de Concesión otorgado a RCO, a efecto de incorporar a las Obras de Ampliación del Título de Concesión FARAC I las siguientes obras de construcción y rehabilitación: (i) Libramiento de Lagos de Moreno, (ii) Ecuandureo-La Piedad y (iii) Zitácuaro-Maravatío, con la finalidad de mantener el equilibrio económico de la concesión, la modificación antes referida contempla una prórroga a la vigencia de la Concesión por un plazo de seis años, lo que resulta en una vigencia de la concesión hasta el 3 de abril de 2048.

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

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

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, incluyendo la apertura del nuevo tramo de Jiquilpan - La Barca, 166.5 km de longitud carretera de los Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS, 31 km de longitud en COTESA y 35 km de longitud en AUTOVIM, 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 de Ocampo, 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 de Ocampo, 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 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

² Obtenido del último censo 2020

la estrategia, la planeación y supervisión de la operación y de los proyectos de construcción, así como de las relaciones ante las autoridades competentes.

La red de las Autopistas al amparo del Título de Concesión FARAC I está ubicada en los Estados de Jalisco, Michoacán de Ocampo, Aguascalientes y Guanajuato; en conjunto, estos Estados contribuyeron aproximadamente con 13.9% del PIB de México en 2019³. 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 11.6%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 8.3% del PIB de México en 2019⁵ y cuentan con aproximadamente el 10.5%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 2019⁷ y cuenta con aproximadamente el 1.0%⁸ de la población del país.

La Autopista al amparo del Título de Concesión de AUTOVIM está ubicada en el Estado de Michoacán de Ocampo, el cual contribuyó aproximadamente con el 2.3% del PIB en México en 2019⁹ y cuenta con aproximadamente el 3.8%¹⁰ 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 el Título de Concesión de COTESA y el Título de Concesión AUTOVIM.

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

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 4.9 millones¹¹ 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 2020, la Autopista Guadalajara – Zapotlanejo tuvo un TPD de 37,722 vehículos e ingresos por \$999.5¹² millones. Los ingresos aumentaron a una TACC de 7.84% en el periodo de 2000 a 2020. Por su parte el TPD creció a una TACC de 3.04% en el periodo 2000 a 2020.

(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 de Ocampo y Jalisco. Adicionalmente, forma parte de la ruta más directa entre la Ciudad de México y Guadalajara, las dos mayores ciudades de México en lo que a la población se refiere. Al cierre del 2020, tuvo un TPD de 9,721.11 vehículos e ingresos por \$2,669.6¹³ millones. Los ingresos

³ Dato obtenido con la última actualización disponible a diciembre 2019 del Banco de Información Económica del INEGI (BIE).

⁴ Obtenido del último censo INEGI 2020.

⁵ Dato obtenido con la última actualización disponible a diciembre 2019 del Banco de Información Económica del INEGI (BIE).

⁶ Obtenido del último censo INEGI 2020.

⁷ Dato obtenido con la última actualización disponible a diciembre 2019 del Banco de Información Económica del INEGI (BIE).

⁸ Obtenido del último censo. INEGI 2020

⁹ Obtenido del último censo INEGI 2020.

¹⁰ Obtenido del último censo INEGI 2020.

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.

aumentaron a una TACC de 10.12% en el periodo de 2000 a 2020. Por su parte, el TPD creció a una TACC de 4.46% en el periodo 2000 a 2020.

(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 2020, tuvo un TPD de 13,765 vehículos e ingresos por \$2,090.9¹⁴ millones. Los ingresos aumentaron a una TACC de 10.05% en el periodo de 2000 a 2020. Por su parte, el TPD creció a una TACC de 4.15% en el periodo 2000 a 2020.

(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 2020, tuvo un TPD de 11,981 vehículos e ingresos por \$1,633.4¹⁵ millones. Los ingresos aumentaron a una TACC de 10.30% en el periodo de 2000 a 2020. Por su parte el TPD creció a una TACC de 4.53% en el periodo 2000 a 2020.

(e) 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 2020, el TPD se situó en 1,188 vehículos e ingresos¹⁶ por \$28.4 millones.

(f) Autopista Zamora – La Piedad

Esta autopista de peaje está concesionada a la subsidiaria AUTOVIM a partir del 9 de diciembre de 2009. RCO adquirió AUTOVIM el día 21 de febrero de 2019. Cuenta con 35 km de longitud y conecta los municipios de Zamora y La Piedad, en el Estado de Michoacán. Dicha autopista reduce el tiempo de traslado entre ambos municipios, impulsando así el desarrollo económico de la zona. A partir del día 16 de diciembre de 2020, la autopista inició operaciones. Al 31 de diciembre de 2020, el TPD se situó en 83 vehículos e ingresos¹⁷ por \$0.9 millones.

(g) Tramo carretero Irapuato – La Piedad

Este tramo carretero libre de jurisdicción federal está concesionado a la subsidiaria CONIPSA; cuenta con 73.5 km y conecta a las ciudades de Irapuato, Guanajuato y La Piedad, las cuales tienen importantes vínculos económicos con los municipios de La Barca y Ocotlán en el Estado de Jalisco, con Zamora y Jacona de Plancarte en el Estado de Michoacán de Ocampo y con Salamanca y Celaya en el Estado de Guanajuato. El tramo carretero forma parte del corredor carretero de oriente a poniente, que une entre sí a diversas ciudades ubicadas en la región del Bajío en el centro de México y a su vez con el occidente de Guadalajara y el este de la Ciudad de México. Su adquisición por parte de la Compañía se dio en el mes de septiembre del año 2011. El TPD al cierre del 2020 se situó en 20,347 vehículos e ingresos¹⁸ por \$255.3 millones.

(h) Tramo carretero Querétaro – Irapuato

Este tramo carretero de jurisdicción federal libre de peaje está concesionado a la subsidiaria COVIQSA, cuenta con 93 km de longitud y es utilizado constantemente para el transporte de mercancías entre las ciudades de Irapuato, Salamanca, Celaya y Querétaro. Este tramo carretero forma parte importante del corredor del Bajío que une de este a oeste a la ciudad de Querétaro e Irapuato y junto con 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

¹⁴ Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico, no incluyen IVA.

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

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

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

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

el mes de septiembre del año 2011. El TPD al cierre del 2020 se situó en 32,982 vehículos e ingresos¹⁹ por \$1,074.1 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.

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) (8)	TPD	Ingresos 2020		Inicio de Operaciones (4)	Término de Concesión
						(2),(3)(6)	% Ingresos		
						(cifras en miles)			
FARAC I	Guadalajara- Zapotlanejo	Autopista	Jalisco	26.0	37,722	999,547.2	11.4%	1994	2048
FARAC I	Maravatio- Zapotlanejo	Autopista	Jalisco y Michoacán	318.4	9,721	2,669,574.3	30.5%	1993	2048
FARAC I	Zapotlanejo- Lagos	Autopista	Jalisco	146.3	13,765	2,090,870.9	23.9%	1991	2048
FARAC I	León- Aguascalientes	Autopista	Aguascalientes Guanajuato y Jalisco	127.2	11,981	1,633,372.6	18.7%	1992	2048
FARAC I	Jiquilpan-La Barca	Libre de peaje	Michoacán y Jalisco	46.0				Terminada	
Subtotal (5)				663.9	12,305	7,393,365.1			
COVIQSA	Querétaro- Irapuato	Libre de peaje	Querétaro y Guanajuato	93.0	32,982	1,074,117.3	12.3%	2011	2026
CONIPSA	Irapuato- La Piedad	Libre de peaje	Querétaro Guanajuato y Michoacán	73.5	20,347	255,291.9	2.9%	2009	2025
Subtotal (5)				166.5	27,405	1,329,409.2			
COTESA	Tepic-San Blas	Autopista	Nayarit	31.0	1,188	28,446.8	0.3%	2017	2046
Subtotal (5)				31.0	1,188	28,446.8			
AUTOVIM ⁽⁷⁾	Zamora- La Piedad	Autopista	Michoacán	35.0	0	1	0.0%	2020	2039
Subtotal (5)				35.0	0	0.9			
Total				896.4		8,751,221.1	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.

(7) El tramo de Zamora - La Piedad (AUTOVIM) inició operaciones el 16 de diciembre 2020

(8) El tramo Zamora - La Piedad cuenta con un total de 35 km de los cuales solo se han concluido 13.8 km dentro de la primera etapa.

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

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

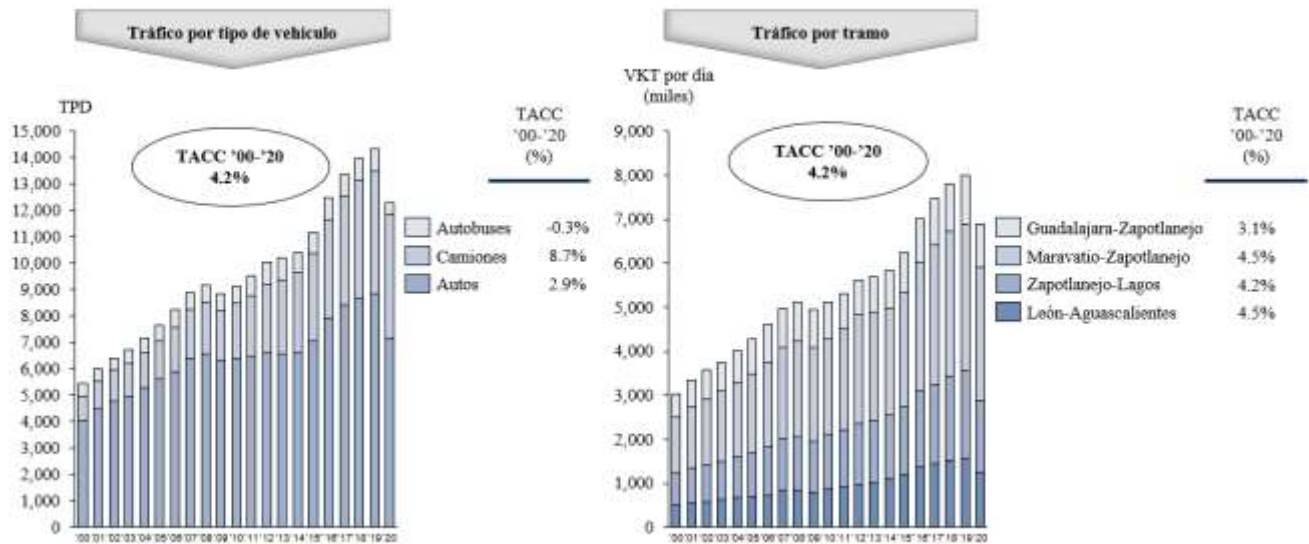
FARAC I

El TPD de las Autopistas al amparo del FARAC I en 2020 respecto al cierre del 2019 fue de -14.1%, en 2019 respecto al cierre del 2018 fue de 2.5%, el crecimiento de 2018 respecto al cierre del 2017 fue de 4.7%.

El TPD se vio afectado debido al COVID-19, de tal manera que el tráfico de camiones contribuyó de manera positiva en 2020 con un incremento del 0.8% respecto a 2019, frente a un decremento de 45.7% de autobuses y 18.9% de autos, ambos respecto a 2019.

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

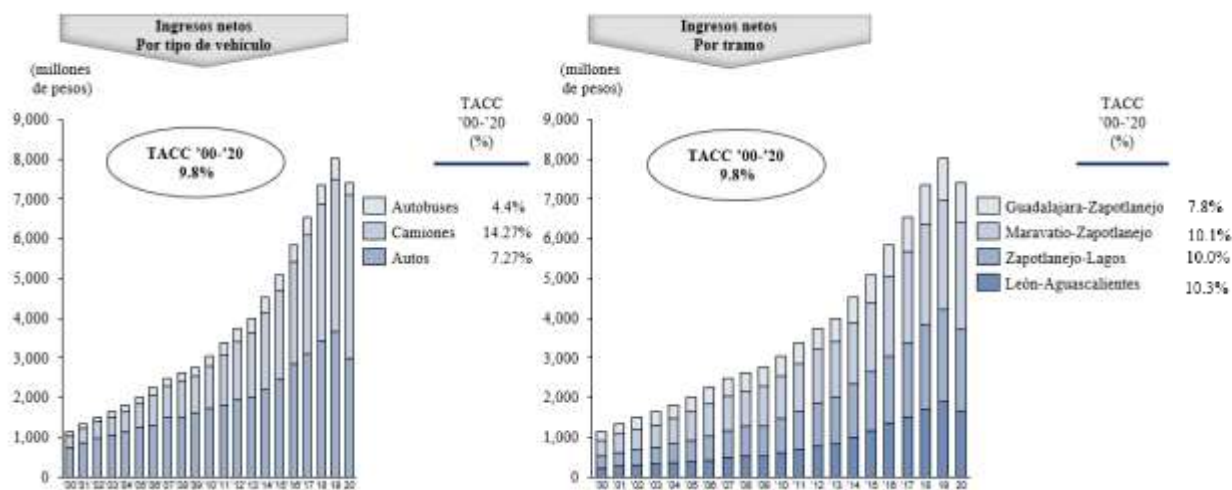


Como se muestra en el Gráfico 1, los automóviles contribuyen con la mayor parte del TPD, situándose al finalizar el 2020 en el 58.3% de la totalidad del TPD de la red de FARAC I, mientras que los camiones contribuyen con un 38.0% y los autobuses representan el 3.7% restante.

El Gráfico 2 muestra el crecimiento de los ingresos por peaje de las Autopistas al amparo de FARAC I en los últimos 20 años.

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

Gráfico 2. Ingreso histórico de las Autopistas al amparo de FARAC I (millones de Pesos)¹⁹



Por su parte, los ingresos de las Autopistas al amparo del FARAC I (en términos nominales) han presentado un crecimiento considerable como consecuencia del incremento en tráfico, de los aumentos permitidos a las tarifas conforme a la evolución del INPC, en donde se registra una TACC de 4.2% del año 2000 al 2020, así como de la implementación de estrategias operativas. El incremento en ingresos registró una TACC de 9.8% del año 2000 al 2020, situándose al cierre de 2020 en \$7,393.4.0²⁰ millones, lo que representa un decremento de 7.8% respecto a 2019.

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 2020 (1)	Inicio de Operaciones	Termino de Concesión
			2020	2019				
Querétaro - Irapuato	Querétaro y Guanajuato	93.0	32,982	35,407	-8.8%	1,074,117.3	2011	2026
Irapuato - La Piedad	Querétaro Guanajuato y Michoacán	73.5	20,347	22,336	-8.9%	255,291.9	2009	2025
Total (2)		166.5	27,405	29,637	-7.5%	1,329,409.2		

(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.

COVIQSA

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2020, debido a la emergencia sanitaria COVID-19, el TPD en la carretera de Querétaro – Irapuato fue de 32,982 vehículos, el cual tuvo un decremento de 6.8%, en comparación con el año 2019 en el que el TPD fue de 35,407 vehículos.

Los ingresos por servicio de peaje y operación en el año 2020 se situaron en \$1,074.1 millones por parte de COVIQSA, lo cual representó un crecimiento de 5.7% respecto a 2019, en el que fue de \$1,015.8 millones.

CONIPSA

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2020, debido a la emergencia sanitaria COVID-19, el TPD en la carretera de Irapuato – La Piedad tuvo un decremento de 8.9%, el cual fue de 20,347 vehículos, en comparación con el año 2019 en el que el TPD fue de 22,336 vehículos.

Los ingresos de CONIPSA por concepto de servicios de peaje y servicios de operación fueron de \$255.3 millones y representaron un decremento de 8.3% respecto a 2019 en que la cifra fue de \$278.3 millones.

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

I.2.4 Resumen de situación financiera

La información financiera seleccionada correspondiente a los ejercicios 2020, 2019 y 2018 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.

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

Por los años terminados el 31 de diciembre de:			
(miles)	2020	2019	2018
Total ingresos de peaje y otros ingresos de concesión *	9,041,511.2	9,729,591.3	9,005,541.1
Utilidad de operación	5,140,802.2	6,097,907.8	5,826,314.8
UAFIDA	6,143,768.4	7,336,795.5	6,985,055.0
Gastos por intereses	4,512,311.1	4,452,726.5	3,931,617.0
Utilidad neta consolidada del periodo	238,911.1	1,219,460.2	1,592,720.4
Margen neto **	2.6%	12.5%	17.7%
Efectivo y equivalentes de efectivo, circulante	7,857,441.7	7,187,856.4	7,220,856.7
Activo intangible por concesión	46,681,541.6	41,313,432.1	42,232,140.5
Deuda a largo plazo	49,682,438.0	49,356,745.5	41,532,797.7
Capital contable	3,366,035.5	3,768,500.8	13,217,591.4

* 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

I.2.5 Comportamiento de los títulos en el mercado

Para las emisiones de certificados bursátiles con clave de pizarra RCO 12, RCO 12U, RCO 14, RCO 18U y RCO 19 los pagos de cupón realizados durante 2020, 2019 y 2018 fueron realizados en tiempo y forma.

I.2.6 Descripción del plan de negocios

La estrategia de negocios de RCO está orientada a:

1. Expandir la base de ingresos.
2. Mejorar la conectividad de las Autopistas.
3. 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.

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 2020, RCO cuenta con un parque de más de mil señales inductivas, lo que representa un incremento en el señalamiento inductivo de 13.6% con respecto a 2019 y de 37.0% contra 2018.

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 2020 continuaron los esfuerzos de difusión y promoción para incentivar el uso de la Autopista Maravatio – 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, a la fecha del presente Reporte Anual, existen en las Autopistas al amparo del FARAC I 21 estaciones de servicio con áreas de descanso. Adicionalmente dentro del Derecho de Vía se cuenta con 23 tiendas de conveniencia bajo el nombre comercial de “Área 24/7”, además de 27 restaurantes, de los cuales 9 corresponden a la franquicia “Papa John’s”, 12 a la franquicia “Subway” y 5 a la franquicia “Cuarto de Kilo”, así como 1 cafetería de la franquicia “Black Coffee Gallery”. En el tramo correspondiente a COTESA, se encuentra 1 tienda de conveniencia “Área 24/7”.

Con la intención de facilitar términos logísticos y comerciales, se cuenta con un centro de distribución y producción de la franquicia “Papa John’s” así como con otro de centro de distribución para abastecer de determinados artículos en las tiendas de conveniencia “Área 24-7”.

Durante el 2020 se mantuvo actualizada la base de los restaurantes y tiendas de conveniencia en las plataformas “Google Maps”, “Waze”, “Trip Advisor” y “Foursquare”.

Se cuenta adicionalmente con el servicio de asistencia vial a usuarios denominado “Ángeles Vía corta” el cual consiste en unidades con equipamiento mecánico completo y cuyo equipo está integrado por mecánicos calificados que prestan apoyo en sitio y en conjunto con el Centro de Atención ayudan a contactar con servicios complementarios como grúas, cuando el caso lo amerita. RCO con la intención de brindar un mejor servicio al cliente y mantener las condiciones de conducción, cuenta con un Centro de Control que asegura la centralización de los servicios de salvamento, protección, patrullaje, asistencia e información al usuario. Además, es responsable de brindar todo el apoyo necesario para el desempeño del equipo RCO, este apoyo se brinda en estrecha cooperación con 2 centros operativos que cuentan con los medios para coordinar la gestión de servicios.

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. En 2018, RCO lanzó una aplicación para los principales sistemas operativos de móviles (iOS y Android) que en su primera etapa contempla la facturación para proporcionar a los usuarios una alternativa cómoda adicional para este proceso; en 2020 con respecto a 2019, se tuvo un crecimiento de 62.6% en cantidad de usuarios y facturas generadas por este medio en comparación con el año anterior.

Al respecto de las iniciativas para incrementar la eficiencia operativa, la seguridad y disminuir los comportamientos ilegales en las Autopistas, durante el ejercicio 2020 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.

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

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 de AUTOVIM, 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 3 de abril de 2048; la vigencia del Título de Concesión COTESA concluye el 4 mayo de 2046 y el Título de Concesión de AUTOVIM concluye el 2 de diciembre de 2039, 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 (o el Gobierno Estatal en caso de AUTOVIM) otorgará una prórroga de la concesión respectiva o que dicha prórroga sea otorgada en los mismos términos que los actuales.

En términos del Título de Concesión FARAC I, el Título de Concesión COTESA, el Título de Concesión de AUTOVIM, 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 (y la Ley de Caminos y Puentes del Estado de Michoacán de Ocampo, en el caso de AUTOVIM), los cuales son, entre otros, los siguientes:

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

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

- (i) No contar con la supervisión exigida en la condición Décima Cuarta del Título de Concesión FARAC I relacionada a la supervisión de las Obras de Ampliación;
- (ii) La cesión o transferencia del Título de Concesión FARAC I sin consentimiento previo de la 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.

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

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

Por otra parte, el Título de Concesión 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.

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

En caso de que suceda la terminación anticipada del Título de Concesión FARAC I y sujeto a la determinación favorable de las autoridades correspondientes, incluyendo sin limitar la 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. En caso de que la Concesión AUTOVIM termine anticipadamente por rescate por causas de utilidad o interés público, ésta se realizará mediante el pago de la indemnización correspondiente que el Ejecutivo del Estado de Michoacán de Ocampo cubriría a AUTOVIM y dicha indemnización sería determinada previo análisis del monto del capital y su rendimiento, calculado conforme a la metodología para el cálculo de la Tasa Interna de Retorno prevista para el mismo y que se detalla en el Anexo 15 del Título de Concesión, así como el saldo insoluto de los créditos. Asimismo, en caso de que la Concesión COTESA termine anticipadamente por rescate, se establecerán las bases generales que servirán para fijar el monto de la indemnización que haya de cubrirse a COTESA, tomando en cuenta la inversión efectuada y debidamente comprobada, así como la depreciación de los bienes, equipos e instalaciones destinados directamente a los fines de la concesión, en términos de lo dispuesto en el artículo 19 de la Ley General de Bienes Nacionales. Por otra parte, en caso de que la Concesión 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 de AUTOVIM, el Título de concesión de 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.

En el caso de la Concesión AUTOVIM, el Ejecutivo del Estado se reserva la facultad de rescatar la Concesión por causas de interés público, mediante el pago de la indemnización correspondiente y dicha indemnización sería determinada previo análisis del monto del capital y su rendimiento, calculado conforme a la metodología para el cálculo de la Tasa Interna de Retorno prevista para el mismo y que se detalla en el Anexo 15 del Título de Concesión, así como el saldo insoluto de los créditos.

Las concesiones de RCO y de sus subsidiarias (CONIPSA, COVIQSA y COTESA) están sujetas a revocación por parte del Gobierno Federal debido a determinadas razones establecidas en los títulos de concesión respectivos y en la legislación aplicable. Se hace notar que en caso de revocación o terminación anticipada de la Concesión FARAC I y COTESA por causas imputables a la Concesionaria, no corresponde indemnización alguna. En caso de revocación de la Concesión 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.

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

1.3.1.3 Daños por Caso Fortuito o Fuerza Mayor

Las Autopistas, la autopista de jurisdicción estatal (AUTOVIM) y los Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS pudiesen verse dañados debido a eventos de caso fortuito o fuerza mayor (incluyendo desastres naturales, bloqueos o manifestaciones sociales), pudiendo restringirse o interrumpirse su operación. No es posible asegurar que la 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.

Así como 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; tampoco puede asegurarse que el Ejecutivo del Estado revisará la afectación sufrida con base en el título de Concesión AUTOVIM a efecto de determinar las consecuencias y/o compensar las pérdidas que ello pudiese haber causado.

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

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

Los niveles actuales de aforo podrían verse adversamente afectados por cambios en las condiciones del sistema nacional de carreteras. Como cualquier otro concesionario de autopistas, RCO está expuesta a que, en un futuro, ya sea el Gobierno Federal o los Gobiernos Estatales, 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.

I.3.2.2 Límite al incremento en el precio de las cuotas de peaje

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

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

I.3.2.3 Inflación

Como se mencionó anteriormente, el Título de Concesión FARAC I permite a RCO aumentar la tarifa promedio máxima conforme al INPC anualmente, o antes en caso de que la inflación acumulada sea igual o mayor a 5.0% con respecto al último incremento tarifario. Sin embargo, la inflación es una variable clave en la estructura de costos de los financiamientos que tiene contratados RCO y una inflación considerable podría afectar los resultados financieros de RCO.

I.3.2.4 Incrementos en los costos de construcción, incluyendo los ocasionados por retrasos en la liberación de Derecho de Vía

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

1.3.2.5 Fluctuación de la tasa de interés

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

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

1.3.2.6 Liquidez

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

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

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

1.3.2.8 Incremento en los costos de mantenimiento y Capex

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

1.3.2.9 Evasión, comportamientos ilegales y toma de casetas

Los ingresos de RCO se pueden ver afectados por la utilización de accesos irregulares por parte de los 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.

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

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

1.3.2.11 RCO está expuesta a riesgos inherentes a sus operaciones

RCO está obligada a proteger al público que utiliza sus servicios y a reducir el riesgo de accidentes. Al igual que cualquier empresa que trate con el público, RCO está obligada a implementar ciertas medidas para la protección

del mismo. Estas obligaciones pueden hacer que RCO incurra en costos adicionales y dicho riesgo de accidentes puede derivar en que RCO resulte responsable ante terceros por lesiones personales o daños a bienes.

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 cubran 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 2020 con un total de 1,465 empleados. 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.

Ante la aprobación de la iniciativa de reforma a la Ley Federal del Trabajo en materia de subcontratación presentada por el Ejecutivo Federal ante la Cámara de Diputados durante el mes de noviembre de 2020, actualmente aprobado por ambas cámaras del Congreso de la Unión y a la espera de su publicación, RCO podría verse obligada a modificar sus esquemas de subcontratación y ello podría conllevar a un aumento en algunos de sus pasivos laborales, lo cual a su vez podría afectar sus resultados de operación.

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.

1.3.2.23 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.

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

Durante el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020, 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 y Títulos

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.

I.3.3.2 Fideicomiso de Pago de los Acreedores Preferentes

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

I.3.3.3 Contrato de Prenda sin Transmisión de Posesión

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

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

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

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

I.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.

I.3.3.5 Instrumentos financieros derivados

RCO se encuentra expuesta a riesgos en tasas de interés debido a que obtiene préstamos a tasas de interés tanto

fijas como variables. Derivado del financiamiento, RCO ha celebrado Contratos de Cobertura de tasas de interés para cubrir la volatilidad en las mismas.

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

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

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

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

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

1.3.3.7. Los Certificados Bursátiles no tienen la misma prelación de pago que cualquier otro Acreedor Preferente.

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

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

Asimismo, en caso de que las garantías bajo los Documentos de la Garantía sean ejecutadas, los recursos derivados de dicha ejecución se distribuirán a todos los Acreedores Preferentes de RCO de conformidad con el Fideicomiso de Pago de los Acreedores Preferentes.

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

De conformidad con el Contrato entre Acreedores, los términos y condiciones del Fideicomiso de Pago de los Acreedores Preferentes, el Contrato entre Acreedores y el Contrato de Disposiciones Comunes se podrán reformar, suplementar, renunciar o modificar mediante un Voto Interacreedores en el que la mayoría de las Partes Votantes Designadas (i) autorice al Agente Interacreedores o al Acreedor Preferente, según corresponda, que acepte dicha modificación, (ii) instruya Agente Interacreedores para tal efecto, o (iii) autorice al Agente Interacreedores para ejercitar dicha discrecionalidad o prerrogativa, según corresponda. Lo anterior, excepto en el caso de ciertos términos y condiciones fundamentales de los Documentos del Financiamiento, los cuales se encuentran listados en el Anexo "A" del Contrato entre Acreedores, que para que se puedan reformar, suplementar, renunciar o modificar requerirán un Voto Interacreedores en el que las Partes Votantes Designadas representen al menos 90% (noventa por ciento) de la Exposición Combinada. Lo anterior; en el entendido que ningún Acreedor Preferente directamente o a través de un Voto Interacreedores, distinto a los Tenedores, podrá modificar los términos del Título o del presente Suplemento que documente la Emisión correspondiente. En virtud de lo anterior, los Tenedores de los Certificados Bursátiles podrían verse afectados al compartir con otros acreedores la toma de decisiones bajo el Contrato entre Acreedores incluyendo reformar, suplementar, renunciar o modificar el Fideicomiso de Pago de los Acreedores Preferentes, el Contrato entre Acreedores y el Contrato de Disposiciones Comunes, las cuales

podrían no ser en el mejor interés de los Tenedores.

I.3.3.9. El Agente Interacreedores es también parte de los Acreedores Preferentes del Crédito.

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

I.3.3.10. En caso de que el Monto Mínimo de la Reserva del Servicio de la Deuda de los Certificados tenga déficit, no tendrá una prelación preferente para la asignación de los recursos para su reconstitución.

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

I.3.3.11. La falta de recursos en las reservas “Reserva del Servicio de la Deuda” y “Monto Mínimo RSD” y falta de recursos bajo alguna Garantía Permitida podría resultar en un incumplimiento de las obligaciones de pago de la Emisora frente a los Tenedores bajo los Certificados Bursátiles.

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

I.3.3.12. De conformidad con los Documentos del Financiamiento, el ejercicio de los derechos de los Tenedores, se llevará a cabo a través del Agente Interacreedores y del Agente de Garantías.

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

El Agente de Garantías y el Agente Interacreedores son responsables frente a RCO y a los Acreedores Preferentes en términos de lo previsto en el Contrato de Disposiciones Comunes y el Contrato entre Acreedores y sus actuaciones se limitan a las facultades que dichos contratos les otorgan y a las instrucciones que reciban. Por lo anterior, los tenedores de los Certificados Bursátiles solamente podrán reclamar la responsabilidad de dichos agentes cuando estos hayan actuado en incumplimiento a lo previsto en dichos contratos o a las instrucciones que hayan recibido.

I.3.3.13. Ciertas Obligaciones derivadas de créditos a cargo de la Emisora pudieran limitar su potencial de crecimiento y presionar su situación financiera

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

I.3.3.14. Atribuciones de verificación del Representante Común son a través de la información que le sea proporcionada.

Conforme a la Circular Única y los Títulos, el Representante Común deberá verificar, a través de la información que le hubiere sido proporcionada para tales fines, el cumplimiento en tiempo y forma de las obligaciones establecidas en dichos Títulos, por parte de la Emisora y demás partes de los documentos referidos (excepto de las obligaciones de índole contable, fiscal, laboral y administrativa que no tengan injerencia directa en el pago de los Certificados

Bursátiles). Para ello, así como para verificar que las cantidades depositadas en la Cuenta General del Fideicomiso de Pago de los Acreedores se derivan de los ingresos generados por los derechos de cobro transmitidos al patrimonio de dicho Fideicomiso y para verificar la efectiva transmisión de los derechos de cobro que se constituyen como parte del Patrimonio del Fideicomiso, el Representante Común, conforme a las facultades previstas en los Títulos, tendrá derecho de solicitar la información que considere necesaria a la Emisora o a aquellas personas que les presten servicios relacionados ya sea con los Certificados Bursátiles, para verificar el cumplimiento de las obligaciones anteriormente señaladas.

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

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

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

1.3.4 Riesgos relacionados con emergencias sanitarias

El 11 de marzo de 2020 la Organización Mundial de la Salud declaró como pandemia la enfermedad provocada por el virus denominado SARS-CoV2 (COVID-19), del cual existen casos confirmados en México desde finales del mes de febrero de 2020. A través de acuerdos y declaratorias publicados en el Diario Oficial de la Federación los días 24, 30 y 31 de marzo de 2020, el ejecutivo federal declaró una “emergencia sanitaria por causa de fuerza mayor” y dictó ciertas medidas para evitar la propagación del virus, entre ellas la suspensión de ciertas actividades consideradas como no esenciales de los sectores público, privado y social del 30 de marzo al 30 de abril del 2020. Posteriormente, presentó un panorama general sobre la pandemia de COVID-19 el día 16 de abril de 2020, con la recomendación de extender las medidas de distanciamiento social hasta el 30 de mayo de 2020. De igual forma, el día 21 de abril de 2020, la Secretaría de Salud publicó en el DOF las nuevas medidas de seguridad sanitaria para el aislamiento social, a efecto de prevenir y contener la dispersión y transmisión de COVID-19. La entrada en vigor de la fase 3 de la pandemia fue decretada al presentarse una aceleración de la transmisión de COVID-19 y formalizó la extensión de las medidas de distanciamiento social en todo el país hasta el 30 de mayo de 2020, fecha en la cual concluyó la “Jornada Nacional de Sana Distancia” convocada por la autoridad sanitaria federal, y se otorgó a las autoridades de las entidades federativas el seguimiento de la evolución de la pandemia a través de un semáforo sanitario en el que se indicaría, de acuerdo a la situación en cada Estado, las actividades que pueden desarrollarse en el espacio público, siendo el semáforo de color rojo el de más alto riesgo de contagio, y el de color verde, el que permite realizar las actividades con mayor apertura y con un mínimo de riesgo.

A pesar de que las Autopistas continuarán en operación al constituir vías generales de comunicación y encuadrar en la categoría de actividades esenciales por ser infraestructura crítica que asegura la producción y distribución de servicios indispensables, se espera que la pandemia afecte en forma directa a la mayor parte de los sectores económicos del país por lo que existe el riesgo de una crisis financiera local y/o global. RCO no puede predecir el efecto que tendrá sobre sí misma y sobre México una crisis crediticia 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.

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

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 de Ocampo, Jalisco, Guanajuato, Querétaro, Nayarit y Aguascalientes podría afectar adversamente el negocio, situación financiera y resultados de operación de RCO

El negocio, condición financiera y resultados de operación de RCO dependen en parte del nivel de actividad económica en México y en particular en los Estados de Michoacán de Ocampo, Jalisco, Guanajuato, Querétaro 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 2020, México presentó un decremento de 4.3%²¹ del PIB en comparación con el 2019, el cual se encontró dentro de las estimaciones de 3.3% y 4.8% realizadas por Banxico²², 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 decrementos en el PIB durante 2018, 2019 y 2020, 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 4.83%, 2.83% y 3.15% durante 2018, 2019 y 2020 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.

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.

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

²¹ Dato obtenido con la última actualización disponible a diciembre 2019 del Banco de Información Económica del INEGI (BIE).

²² Informe trimestral octubre-diciembre 2020 BANXICO.

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 2018, 2019 y 2020 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 Circular Única de Emisoras y las normas financieras vigentes al 31 de diciembre de 2020, 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.

1.3.5.10 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 entre México, Estados Unidos y Canadá ("T-MEC") 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 T-MEC 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 T-MEC 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

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

Certificados Bursátiles de largo plazo denominados en pesos y en UDis, inscritos en el Registro Nacional de Valores desde el 2012, 2013, 2014, 2018 y 2019					
Claves de cotización:	"RCO 12"	"RCO 12U"	"RCO 14"	"RCO 18U"	"RCO 19"
Plazo de la emisión:	5,443 días	7,270 días	5,729 días	7,732 días	6,983 días
Fecha de emisión:	14 de septiembre de 2012	14 de septiembre de 2012 (emisión original)	5 de diciembre de 2014	10 de diciembre de 2018 (emisión original)	28 de junio de 2019 (emisión original)
Fecha de vencimiento:	10 de agosto de 2027	27 de junio de 2033 (reapertura)	12 de agosto de 2030	28 de junio de 2019 (reapertura)	10 de agosto de 2038
Saldo insoluto de la Emisión:	\$989,578,159.40 M.N.	364,827,617.08 UDis	\$4,400,000,000.00 M.N.	2,491,451,000 UDis	\$2,800,000,000.00 M.N.
Denominación:	Pesos	UDIs	Pesos	UDIs	Pesos
Amortización y Amortización Anticipada:	18 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 de febrero de 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 de febrero del 2019 por el monto y porcentaje del principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente	20 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 de febrero de 2021 por el monto y porcentaje del principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente	31 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 de febrero de 2025 por el monto y porcentaje del principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente.	28 amortizaciones semestrales y consecutivas a partir del 10 de febrero de 2025 por el monto y porcentaje del principal y en las fechas que se establecen en el suplemento correspondiente.
Tasa Fija Anual de Intereses Ordinarios:	9.00%	5.25%	9.05%	6.00%	9.67%
Periodicidad en el Pago de Intereses:	Semestral				
Garantía Parcial:	Parcial del Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C. ("Banobras") en los términos descritos en el suplemento correspondiente		Sin garantía parcial	Sin garantía parcial	Sin garantía parcial
Calificaciones:	"mAAA" por Standard & Poor's, S.A. de C.V. la cual significa lo siguiente: La deuda calificada "mAAA" tiene el grado más alto que otorga Standard & Poor's en su escala CaVal e indica que la capacidad de pago del emisor para cumplir con sus compromisos financieros sobre la obligación es extremadamente fuerte en relación con otros emisores en el mercado nacional.				
	"AAA(mex)" por Fitch de México, S.A. de C.V. la cual significa lo siguiente: La máxima calificación asignada por la agencia en su escala nacional para ese país. Esta calificación se asigna a los emisores u obligaciones con la más baja expectativa de riesgo de incumplimiento en relación con otros emisores u obligaciones en el mismo país.				
Lugar y Forma de Pago de Intereses y Principal:	A través del Fideicomiso de Pago de los Acreedores Preferentes de conformidad con la prelación que se establece en el Anexo 6 del mismo. La Emisora, a través de dicho Fideicomiso, llevará a cabo el pago de principal y los intereses ordinarios devengados respecto de los Certificados Bursátiles en circulación, mediante transferencia electrónica de fondos en cada Fecha de Pago en el domicilio de Indeval contra la entrega del Título mismo, o contra las constancias que para tales efectos expida el propio Indeval				
Régimen Fiscal:	La tasa de retención aplicable al interés pagado de conformidad con los Certificados Bursátiles estará sujeta a: (i) el régimen fiscal establecido en los artículos 54, 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		Monex Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Monex Grupo Financiero		
Depositorio:	S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V.				
Nombre de la Bolsa de Valores en la cual están listados:	Bolsa Mexicana de Valores S.A.B. de C.V.				

RCO 12

Mediante oficio número 153/8845/2012, de fecha 6 de septiembre de 2012, la CNBV autorizó a RCO, un programa de certificados bursátiles hasta por un monto de \$15,000'000,000.00 (quince mil millones de Pesos 00/100 M.N.) o su equivalente en UDIS; así como la primera emisión de certificados bursátiles, al amparo del mismo programa, por un monto de \$2,841'000,000.00 (dos mil ochocientos cuarenta y un millones de Pesos 00/100 M.N.), representados por un total de 28,410,000 (veintiocho millones cuatrocientos diez mil) certificados bursátiles, con una tasa anual fija de interés ordinario de 9.0% (nueve por ciento), con fecha de vencimiento de 10 de agosto de 2027, identificados bajo la clave de pizarra RCO 12, con inscripción en el Registro Nacional de Valores bajo el número 3249-4.15-2012-001-01.

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

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

RCO 12U

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

su equivalente en UDIS; así como la segunda emisión de certificados bursátiles, al amparo del mismo programa, por un monto de 1,102,518,200 (un mil ciento dos millones quinientos dieciocho mil doscientas) UDIs, representados por un total de 11,025,182 (once millones veinticinco mil ciento ochenta y dos) certificados bursátiles, con una tasa anual fija de interés ordinario de 5.25% (cinco punto veinticinco por ciento), con fecha de vencimiento de 10 de agosto de 2032, identificados bajo la clave de pizarra RCO 12U, con inscripción en el Registro Nacional de Valores bajo el número 3249-4.15-2012-001-02.

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

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

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

RCO 14

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

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

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

RCO 18U

Mediante oficio número 153/12525/2018, de fecha 5 de diciembre de 2018, la CNBV autorizó a RCO, un programa de certificados bursátiles hasta por un monto de \$20,000'000,000.00 (veinte mil millones de Pesos 00/100 M.N.) o su equivalente en UDIS. Mediante oficio número 153/12572/2018, de fecha 5 de diciembre de 2018, la CNBV autorizó a RCO, la primera emisión de certificados bursátiles, al amparo del mismo programa, por un monto de 1,341,055,700 (un mil trescientas cuarenta y un millones cincuenta y cinco mil setecientos) UDIs, representados por un total de 13,410,557 (trece millones cuatrocientos diez mil quinientos cincuenta y siete), con una tasa anual fija de interés ordinarios del 6% (seis por ciento), con fecha de vencimiento de 10 de febrero de 2040, identificados bajo la clave de pizarra RCO 18U, con inscripción en el Registro Nacional de Valores bajo el número 3249-4.15-2018-003-01.

Mediante oficio número 153/11927/2019, de fecha 26 de junio de 2019, la CNBV autorizó a RCO, la segunda emisión de certificados bursátiles, al amparo del mismo programa, por un monto de 1,150,395,300 (un mil ciento cincuenta millones trescientos noventa y cinco mil trescientas) UDIs representados por un total de \$7,199,999,771.23 (siete mil ciento noventa y nueve millones novecientos noventa y nueve mil setecientos setenta y un pesos 23/100 M.N), con una tasa anual fija de interés ordinario del 6% (seis por ciento), con fecha de vencimiento de 10 de febrero de 2040, identificados bajo la clave de pizarra RCO 18U, con inscripción en el Registro Nacional de Valores bajo el número 3249-4.15-2018-003-01.

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

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 a ello, la Compañía reporta ciertas obligaciones de no hacer bajo el Contrato de Disposiciones Comunes que limitan su capacidad de transformarse, fusionarse, consolidarse, escindirse, liquidarse o disolverse, así como de constituir gravámenes sobre sus activos en determinados supuestos. Ante el incumplimiento de estas obligaciones los acreedores de la Compañía cuentan con los recursos que se establecen en el referido Contrato de Disposiciones Comunes y el Contrato entre Acreedores.

RCO 19

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

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

1.5 Cambios significativos a los derechos de valores inscritos en el RNV

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

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

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

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

1.6 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, COVIQSA y COTESA).

II.1 Historia y desarrollo de RCO

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

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

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

Con base en lo mencionado anteriormente, RCO implementó un plan (aprobado por la CNBV el 29 de septiembre de 2009) para una transición ordenada al régimen aplicable a una S.A.B., el cual requirió 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. Las acciones de RCO no se encuentran listadas en la Bolsa Mexicana de Valores ni depositadas en INDEVAL, por lo que no son susceptibles de intermediación o colocación en dicho mercado de valores.

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.

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, \$3,150.0 millones durante 2017, \$5,002.0 millones en 2018, \$10,419.0 millones en 2019 y \$500.0 millones en 2020.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

El 29 de septiembre de 2020 RCO anunció la consumación de la venta de acciones Serie B adicionales equivalentes aproximadamente al 2.30% del capital social de RCO, y el 25 de enero de 2021, RCO informó que CI Banco, S.A., Institución de Banca Múltiple, fiduciario del Fideicomiso Emisor CKD, cuyo patrimonio se encuentra compuesto

principalmente por acciones Serie B del capital social de RCO, concluyó la venta de acciones Serie B representativas de aproximadamente el 0.0005% del capital social en circulación de RCO mediante la realización de los actos contenidos en las instrucciones de los tenedores que optaron por ejercer dicho derecho y ha entregado los recursos correspondientes a dichos tenedores. Adicionalmente, en esa misma fecha, se celebró el convenio de terminación del Fideicomiso de Pago de conformidad con sus términos y a lo dispuesto en el oficio de cancelación de la inscripción de las acciones de RCO en el Registro Nacional de Valores emitido por la CNBV el 4 de junio de 2020.

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

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, COTESA y AUTOVIM, la Compañía tiene bajo administración aproximadamente 896.4 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, Tepatitlán, San Juan de los Lagos, Zapotlanejo, León y Aguascalientes, en los Estados de Michoacán de Ocampo, Jalisco, Guanajuato y Aguascalientes.

La Compañía obtiene ingresos de las Autopistas principalmente a través de cobro de cuotas de peaje y en menor medida de: (i) Servicios Auxiliares como son tiendas de conveniencia y restaurantes operados en las Autopistas, y (ii) cuotas que cobra a terceros que prestan Servicios Auxiliares en las Autopistas, tales como estaciones de servicio, tiendas de conveniencia y empresas de servicios públicos, además de cuotas a terceros por permitirles construir y operar aprovechamientos como cruzamientos e instalaciones marginales como puentes, tuberías, líneas de transmisión y otra infraestructura en el Derecho de Vía. En 2020, los ingresos netos²³ de las Autopistas se situaron en \$7,393.4 millones, un decremento de 7.8% con respecto a los \$8,020.0 millones registrados en 2019, y un incremento de 0.5% respecto a los \$7,356.5 millones registrados en 2018. En términos consolidados, dichos ingresos netos representan aproximadamente el 81.6%, 82.4%, y 81.7% del total de ingresos por peaje y otros ingresos de concesión²⁴ en los años que terminaron el 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018 respectivamente. En 2020, RCO generó \$244.4 millones en ingresos por uso Derecho de Vía y otros relacionados, un decremento de 19.2% respecto a \$302.6 millones registrados en 2019 y un aumento de 4.5% respecto a los \$289.6 millones registrados en 2018.

Para el año terminado el 31 de diciembre de 2020, el TPD para las Autopistas FARAC I fue 12,305 vehículos, un decremento de 14.1% y un aumento de 12.0% respecto a los 14,328 vehículos observados en 2019 y los 13,985 vehículos observados en 2018. Las Autopistas FARAC I han experimentado decrementos de tráfico vehicular durante el 2020 debido a la emergencia sanitaria COVID-19, a pesar de la situación actual, la última década ha tenido un incremento debido al desarrollo económico de la región, en particular de la industria manufacturera, visible en el crecimiento de los vehículos de transporte de mercancía, el desarrollo de infraestructura complementaria a la red operada por RCO y múltiples iniciativas llevadas a cabo por la Compañía, entre las que se encuentra la inversión en el nivel de servicio prestado en las Autopistas FARAC I. Dicho crecimiento se ha traducido en una TACC de 4.2% del año 2000 al 2020, el cual incluye el periodo del año 2000 a 2007 precedente a la operación de la Compañía con las Autopistas.

²³ Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico, no incluyen IVA.

²⁴ Ingresos totales por peaje y otros ingresos de concesión: Ingresos totales menos ingresos por construcción de Obras de Ampliación y rehabilitación, no incluyen IVA.

A través de sus subsidiarias CONIPSA y COVIQSA, la Compañía también opera los Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS de jurisdicción federal concesionados que unen a La Piedad e Irapuato, así como a Irapuato y Querétaro, en los Estados de Michoacán de Ocampo, Guanajuato y Querétaro respectivamente. La Compañía obtiene ingresos de los Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS a través de pagos por servicios de operación de la 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 2020, COVIQSA y CONIPSA recibieron, en conjunto, \$900.5 millones en ingresos por servicios de peaje y \$428.5 millones en ingresos por servicios de operación, en ambos casos, de la SCT. Para los ejercicios concluidos al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018 aproximadamente 13.4%, 13.0% y 13.0% 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 \$4,572.7 millones. COVIQSA ha hecho estas transferencias en calidad de préstamo intercompañía al amparo del contrato de deuda subordinado entre RCO y COVIQSA; el saldo de capital de dicho préstamo al cierre de 2020 es de \$2,653.7 millones. CONIPSA ha ejecutado dichas transferencias de exceso de efectivo mediante pago de dividendos.

La autopista concesionada a la subsidiaria COTESA a partir del 4 de mayo de 2016; cuenta con 31 km de longitud y conecta los municipios de Tepic y San Blas, en el Estado de Nayarit. El aforo vehicular de la autopista se estima ser beneficiado en un futuro con la finalización de las obras del Nuevo San Blas, que busca impulsar y promover al municipio de San Blas como un destino turístico en el país. Al 31 de diciembre de 2020, el TPD se situó en 1,188 vehículos e ingresos por \$28.4 millones. Los ingresos de COTESA se conforman principalmente por los ingresos de peaje por concesión.

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

AUTOVIM es una subsidiaria que consolida RCO, la cual conecta el tramo de Zamora – La Piedad, ubicado en el Estado de Michoacán de Ocampo con el fin de proyectar, construir, operar, aprovechar, conservar y mantener por 30 años la Autopista Zamora-La Piedad con una longitud de 35 kilómetros, del kilómetro 3+000 al 16+800 de la carreteras federal número 35 Zamora-La Piedad, continúa al oriente del poblado denominado El Sauz de Abajo, que atraviesa la mencionada carretera en el kilómetro 6+020, a la altura de las instalaciones de PEMEX, desde éste punto hasta el kilómetro 16+800 el proyecto sigue la antigua trayectoria del tren en el tramo denominado ramal línea IB Yurécuaro-Los Reyes, para entroncar con la Autopista Maravatío-Zapotlanejo en el kilómetro 365+400 de la misma.

El 16 de diciembre de 2020, la autopista concesionada a AUTOVIM inició operaciones de la primera etapa del proyecto. Al 31 de diciembre de 2020, el TPD se situó en 83 vehículos y los ingresos por \$0.9 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 con el INEGI, los Estados donde se encuentran las Autopistas al amparo de FARAC I alcanzaron una TACC de PIB de 2.6% del periodo de 2007 al 2019, y una TACC de crecimiento poblacional de 1.2% de 2000 al 2020. 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 de la red de caminos de la Compañía con una volatilidad limitada. La TACC del tráfico y de los ingresos para el año 2019 y 2020 fue de 10.8% y 9.8% 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 2020 los camiones contabilizaron un 38.0% de TPD de las Autopistas al amparo del FARAC I y un 55.6% de los ingresos netos por peaje. El volumen de tráfico de camiones durante el periodo de 2000 a 2020 presenta un TACC más alta de 8.7%, mientras que el tráfico de autos ha crecido a una TACC de 2.9% y autobuses disminuyó en 0.3% respectivamente en el mismo periodo.

- **Esquema tarifario.** Las nuevas Bases de Regulación Tarifaria contenidas en el Anexo 4 del Título de Concesión FARAC I aprobadas por la Secretaría en 2019 permiten a RCO establecer tarifas específicas para cada tipo de usuario y tramo carretero con la finalidad de maximizar los ingresos de la concesionaria en función de la mezcla de vehículos. Estas tarifas específicas pueden actualizarse cada cuatro meses, siempre y cuando la tarifa promedio observada en el periodo no exceda la tarifa promedio máxima fijada previamente por la Secretaría.
- **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 2020, los ingresos netos por peaje crecieron a una TACC de 9.8%, mientras el INPC creció a una TACC del 4.2%. El incremento por arriba del INPC se debió principalmente a aumentos de peaje reales y la mezcla vehicular en donde el tráfico de camiones se ha incrementado durante los últimos años:
 - 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 mayo de 2019 como resultado de la finalización de la segunda etapa de la construcción de la obra de ampliación Jiquilpan – La Barca.

Bajo el Título de Concesión FARAC I, la Concesionaria tiene el derecho de establecer tarifas específicas para cada tipo de usuario y tramo carretero, siempre que la tarifa promedio observada no sea mayor a la tarifa promedio máxima fijada previamente por la Secretaría; misma que se actualiza cada cuatro meses de conformidad con la inflación o antes si el incremento en el INPC respecto al último incremento tarifario ha excedido el 5.0%. 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 \$7,695.9 millones²⁵ 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:
 - 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.

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

²⁵ Total pagado en trabajos de rehabilitación sin IVA en Pesos nominales; no incluye pagos para Obras de Ampliación.

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 continuamente está en busca de expandir su base de ingresos, por lo que desarrolla iniciativas con el fin de generar conciencia y educar a los 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 86 convenios activos al cierre de 2020. 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 (AUTOVIM), 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 y Plan de Ayala, 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. También, en 2019, RCO completó la adquisición del 100% de las acciones emitidas por AUTOVIM, titular de la concesión para proyectar, construir, operar, aprovechar, conservar y mantener por 30 años la Autopista Zamora-La Piedad, en el Estado de Michoacán de Ocampo. De esta manera, RCO busca consolidarse como el más grande concesionario de autopistas de México a través de concursos, licitaciones o bien de negociación directa con terceros.
- **Mejorar las eficiencias operacionales.** La eficiencia en los gastos de operación y mantenimiento de RCO es un punto que la Compañía se esfuerza por mejorar constantemente. Para ello, se tienen las siguientes iniciativas: (i) rotación de los turnos de los cajeros y ajuste de la capacidad de colección de peaje según los volúmenes de tráfico, con el fin de evitar las horas extraordinarias y sus consecuentes gastos, (ii) adaptar la infraestructura para aumentar la productividad de sus recursos, (iii) auditorías variables y al azar para mejorar el control de sus ingresos, así como también mejorar los sistemas de detección de vehículos y la revisión y seguimiento de todas las transacciones, aumentando su capacidad de colección de peaje electrónico y, (iv) la renegociación de sus contratos y subcontratación relativa a las actividades intensivas en capital o de recursos. Gracias a estas acciones se han permitido aumentos en la eficiencia global, reduciendo así el costo por transacción.
- **Mejorar los servicios de carretera.** RCO está en constante búsqueda para mejorar la calidad e imagen de sus Servicios Auxiliares ya existentes, además de mejorar los servicios disponibles en su red de carretera. A la fecha del presente Reporte Anual, La compañía cuenta con 21 estaciones de servicio con áreas de descanso y algunos paradores –operados por terceros. Adicionalmente, dentro del Derecho de Vía, se cuenta con 23 tiendas de conveniencia y 27 restaurantes operados por RCO. Del total de tiendas de conveniencia y restaurantes, 12 corresponden a la franquicia “Subway”, 9 a la franquicia “Papa John’s”,

23 establecimientos bajo el nombre comercial de “Área 24/7”, 5 a la franquicia “Cuarto de Kilo”, y 1 a la franquicia “Black Coffee Gallery”. La concesionaria busca seguir incrementando los Servicios Auxiliares en las Autopistas, así como optimizando la utilidad de los que se encuentra actualmente operando.

- **Fortalecer la cobranza efectiva del peaje.** RCO ha implementado un programa que pretende fortalecer aún más la aplicación del peaje para reducir las pérdidas resultantes de evasión de pago de peaje, ya que se han identificado varios comportamientos de 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, la Autopista Tepic – San Blas, a través de su subsidiaria COTESA y la Autopista Zamora – La Piedad, a través de su subsidiaria AUTOVIM; que en conjunto comprenden una extensión de 896.4 kilómetros.

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

Concesión	Tramo	Tipo de Activo	Ubicación	Longitud (1) (8)	TPD	Ingresos 2020 (2),(3)(6)		Inicio de Operaciones (4)	Término de Concesión
						(cifras en miles)	% Ingresos		
FARAC I	Guadalajara- Zapotlanejo	Autopista	Jalisco	26.0	37,722	999,547.2	11.4%	1994	2048
FARAC I	Maravatio- Zapotlanejo	Autopista	Jalisco y Michoacán	318.4	9,721	2,669,574.3	30.5%	1993	2048
FARAC I	Zapotlanejo- Lagos	Autopista	Jalisco	146.3	13,765	2,090,870.9	23.9%	1991	2048
FARAC I	León- Aguascalientes	Autopista	Aguascalientes Guanajuato y Jalisco	127.2	11,981	1,633,372.6	18.7%	1992	2048
FARAC I	Jiquilpan-La Barca	Libre de peaje	Michoacán y Jalisco	46.0			Terminada		
Subtotal (5)				663.9	12,305	7,393,365.1			
COVIQSA	Querétaro- Irapuato	Libre de peaje	Querétaro y Guanajuato	93.0	32,982	1,074,117.3	12.3%	2011	2026
CONIPSA	Irapuato- La Piedad	Libre de peaje	Querétaro Guanajuato y Michoacán	73.5	20,347	255,291.9	2.9%	2009	2025
Subtotal (5)				166.5	27,405	1,329,409.2			
COTESA	Tepic-San Blas	Autopista	Nayarit	31.0	1,188	28,446.8	0.3%	2017	2046
Subtotal (5)				31.0	1,188	28,446.8			
AUTOVIM(7)	Zamora- La Piedad	Autopista	Michoacán	35.0	0	1	0.0%	2020	2039
Subtotal (5)				35.0	0	0.9			
Total				896.4		8,751,221.1	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.

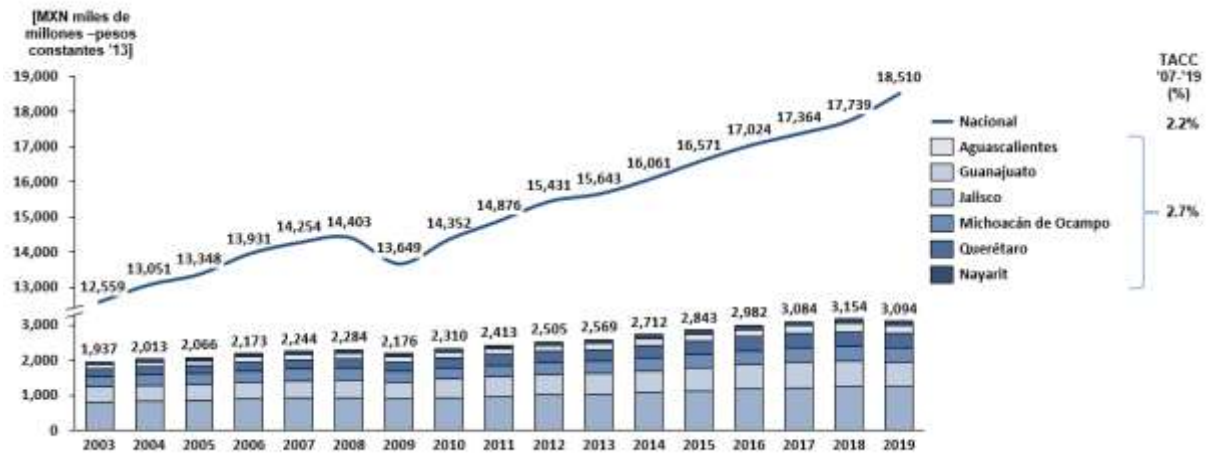
(6) Dato extraído del sistema de operaciones diarias, existe una diferencia en temporalidad comparada con los registros contables.

(7) El tramo de Zamora - La Piedad (AUTOVIM) inició operaciones el 16 de diciembre 2020

(8) El tramo Zamora - La Piedad cuenta con un total de 35 km de los cuales solo se han concluido 13.8 km dentro de la primera etapa.

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

Gráfico 3. PIB por Estado de la red²⁶



*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 México²⁷, 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 de Ocampo, Jalisco, Guanajuato y Aguascalientes. Estos Estados en conjunto contribuyeron aproximadamente con 13.9%²⁸ del PIB de México en 2019 y aproximadamente el 16.4% de la población de acuerdo al censo realizado en 2020 por el INEGI.

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

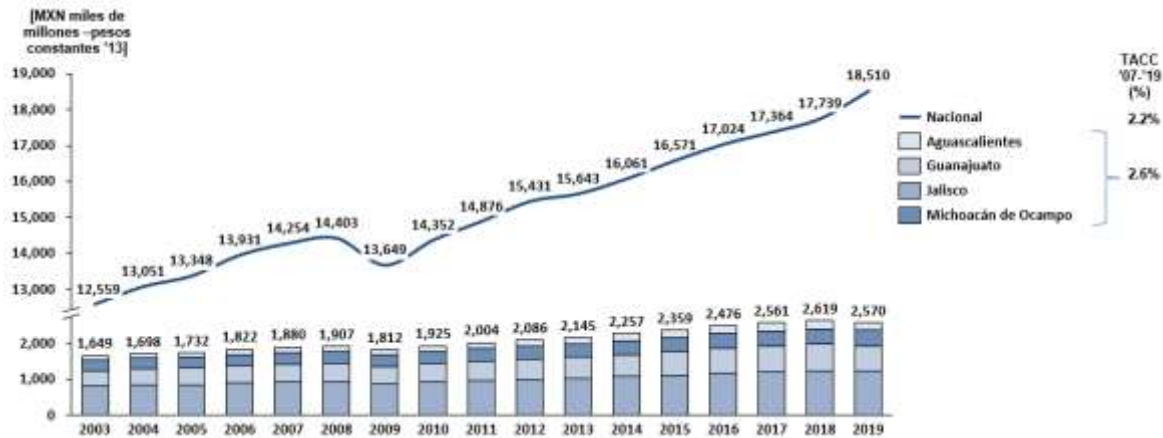
[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

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

²⁷ Obtenido del último censo INEGI 2020.

²⁸ Dato obtenido con la última actualización disponible del Banco de Información Económica del INEGI (BIE).

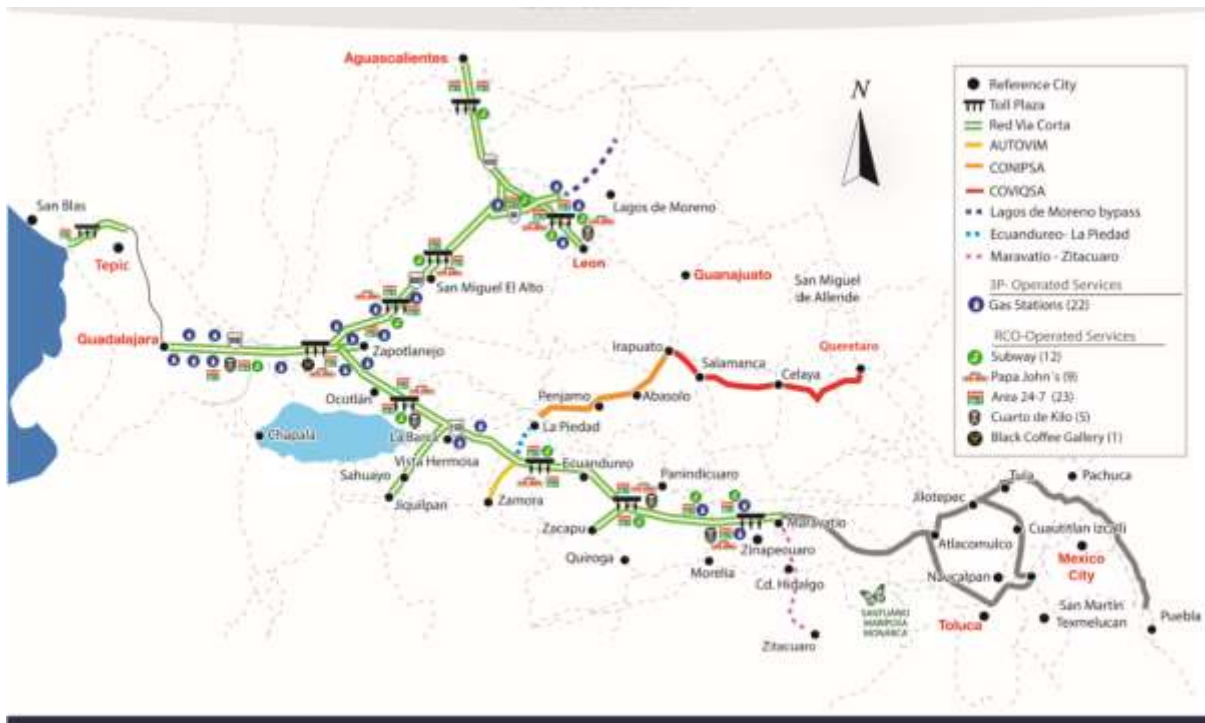
Gráfico 4. PIB por Estado FARAC I²⁹



*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 ingreso³⁰ 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 4.2% del año 2000 al 2020. Al cierre del 2020, el tráfico diario promedio fue de 12,305 vehículos.

²⁹ Dato obtenido con la última actualización disponible del Banco de Información Económica del INEGI (BIE).

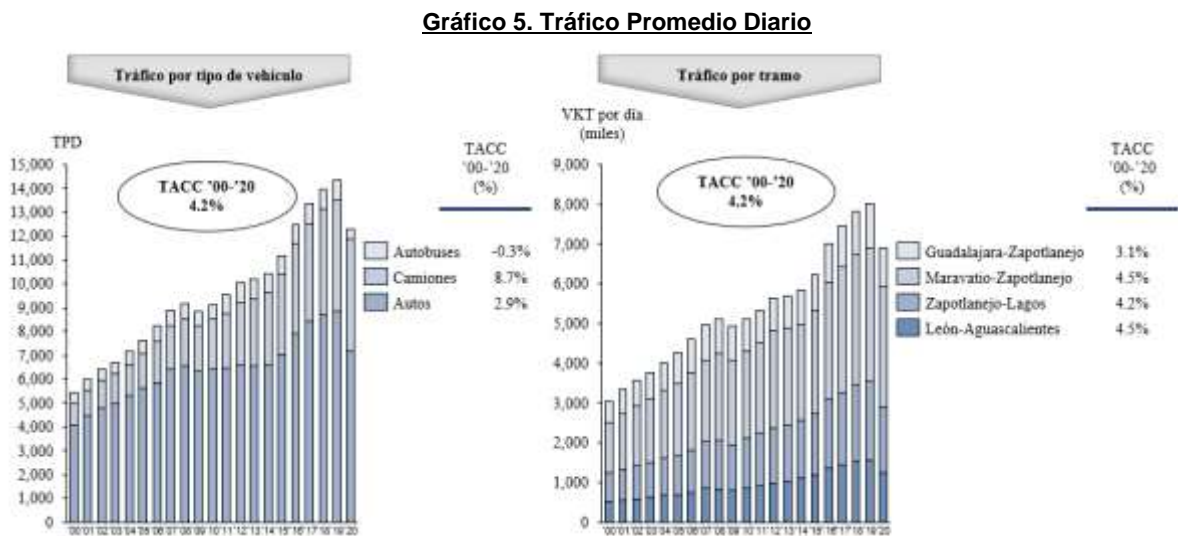
³⁰ Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico, no incluye ingresos por uso de Derecho de Vía y otros relacionados ni IVA.

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 4.2% del año 2000 al 2020, 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 veinte años; así, el incremento promedio anual del TPD en camiones ha sido de 8.7%, de un 2.9% para los automóviles y de una disminución de 0.3% para los autobuses, lo que resulta en un incremento promedio ponderado total del 4.2% en el TPD de la red.

Por su parte, el crecimiento en TPD al cierre del 2020 respecto al cierre del 2019 es por una disminución de 14.1%, dicha disminución se vio afectada por la reducción del tráfico diario debido al COVID-19. Para el crecimiento del 2019 respecto al cierre del 2018 fue de 2.5%. El tráfico de camiones fue el que más contribuyó al crecimiento en 2020 con una tasa del 0.8% respecto a 2019, frente al decremento de 45.7% de autobuses y el decremento de 18.9% 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.



Como se muestra en el Gráfico 5, los automóviles contribuyen con la mayor parte del TPD, situándose al finalizar el 2020 en el 58.3% de la totalidad del TPD de la red, mientras que los camiones contribuyen con un 38.0% y los autobuses representan el 3.7% restante.

Por su parte, los ingresos de las cuatro Autopistas al amparo del FARAC I (en términos nominales) han presentado un crecimiento considerable como consecuencia del incremento en tráfico, de los aumentos permitidos a las tarifas tanto por la evolución de INPC, en donde se registró un TACC del 4.2% del año 2000 al 2019, 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 9.8% del año 2000 al 2020, situándose al cierre de 2020 en \$7,393.4³¹ millones, lo que representa un incremento de 7.8%³² respecto a 2019.

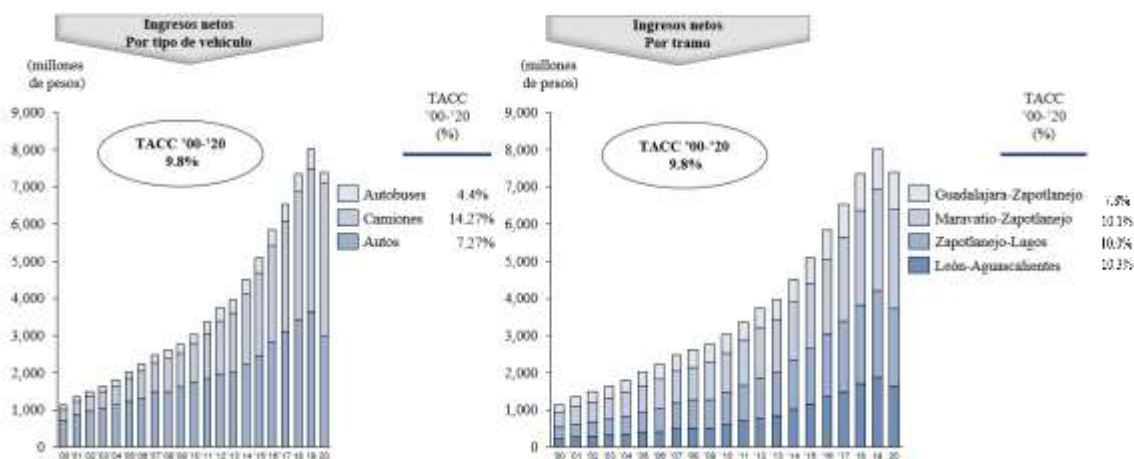
El Gráfico 6 muestra el crecimiento de los ingresos de las Autopistas al amparo de FARAC I en los últimos 20 años de su operación.

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

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

³² Compara los ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico, no incluyen IVA.

Gráfico 6. Ingreso por peaje anual histórico de las Autopistas al amparo de FARAC I (millones de Pesos)³³



Tarifas

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

Las tarifas han tenido un incremento mayor al de la inflación derivado de la implementación de un proceso de actualización de tarifas. 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 2020:

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

³³ Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico, no incluyen IVA.

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

Vigencia	Autos	Autobuses	Camiones			INPC
		2-4 ejes	2-4 ejes	5-6 ejes	7-9 ejes	
Ene '08– Ene '09	761.0	1,122.0	1,105.0	1,456.0	1,672.0	65.0491
Ene '09– Ene '10	811.0	1,196.0	1,177.0	1,551.0	1,781.0	69.2956
Ene '10– Ene '11	850.0	1,250.0	1,231.0	1,619.0	1,862.0	71.7719
Ene '11 – Ene '12	896.0	1,316.0	1,296.0	1,705.0	1,962.0	74.9310
Ene '12 – Ene '13	930.0	1,366.0	1,345.0	1,770.0	2,037.0	77.7924
Ene '13 – Abr '13	964.0	1,415.0	1,394.0	1,834.0	2,109.0	80.5682
Abr '13 – Ago '13	968.0	1,423.0	1,401.0	1,844.0	2,118.0	81.8874
Ago '13 – Ene '14	970.0	1,425.0	1,403.0	1,848.0	2,123.0	81.5922
Ene '14 – Ene '15	1,073.0	1,576.0	1,552.0	2,042.0	2,345.0	83.7701
Ene '15 – Ene '16	1,117.0	1,639.0	1,615.0	2,125.0	2,439.0	87.1890
Ene '16 – Ene '17	1,250.0	1,800.0	1,774.0	2,426.0	2,821.0	89.0468
Ene '17 – Ene '18	1,292.0	1,916.0	1,889.0	2,582.0	3,004.0	92.0390
Ene '18 – Ene '19	1,380.0	2,047.0	2,015.0	2,756.0	3,208.0	98.2729
Ene '19 – May '19	1,448.0	2,149.0	2,114.0	2,891.0	3,365.0	103.0195
May '19 – Ene '20	1,448.0	2,212.0	2,176.0	2,978.0	3,467.0	103.5310
Ene '20 – Ene '21	1,467.0	2,324.0	2,253.0	3,156.0	3,761.0	105.9340
Total TACC*	5.18%	5.76%	5.63%	6.13%	6.43%	3.82%

* TACC con base al último incremento tarifario de enero 2020

* Cálculo de enero 2008 a diciembre 2020

* INPC obtenido a partir de la actualización de la base 2019

* 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 2020, 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.

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

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

Tabla 7. Métricas claves

Concepto	Métrica	2008	2020	TACC (%)
Tráfico e Ingresos	TPD (en miles de vehículos)	9.2	12.3	2.4
	Ingreso por kilómetro recorrido (\$ Pesos / VKT) (1)	1.4	2.9	6.4
	Ingreso diario promedio (\$ millones de Pesos / # días) *	7.1	20.2	9.1
	Ingresos por uso de Derecho de Vía y otros relacionados (\$ millones de Pesos)	-	242.7	-
Seguridad	Costos de accidentes (\$ Pesos / VKT en miles)	36.6	15.9	(6.7)
	Frecuencia de bajas (# de eventos/VKT en millones)	0.4	0.0	(22.7)
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	97.7	5.1
Servicio al Cliente	Cobro electrónico (% de cruces)	17.9	38.6	6.6
	Facturación electrónica (% de cruces)	-	25.7	-
	Servicios Auxiliares (por cada 100 kilómetros) (4)	2.3	11.1	14.1
	Satisfacción del Cliente (%) (5)	69.0	98.3	3.0
Plan de Inversión	Terminación de mantenimiento mayor (puesta en punto) (6)	13.0	52.7	12.4
	Terminación de Obras de Ampliación (7)	-	52.8	-

(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.

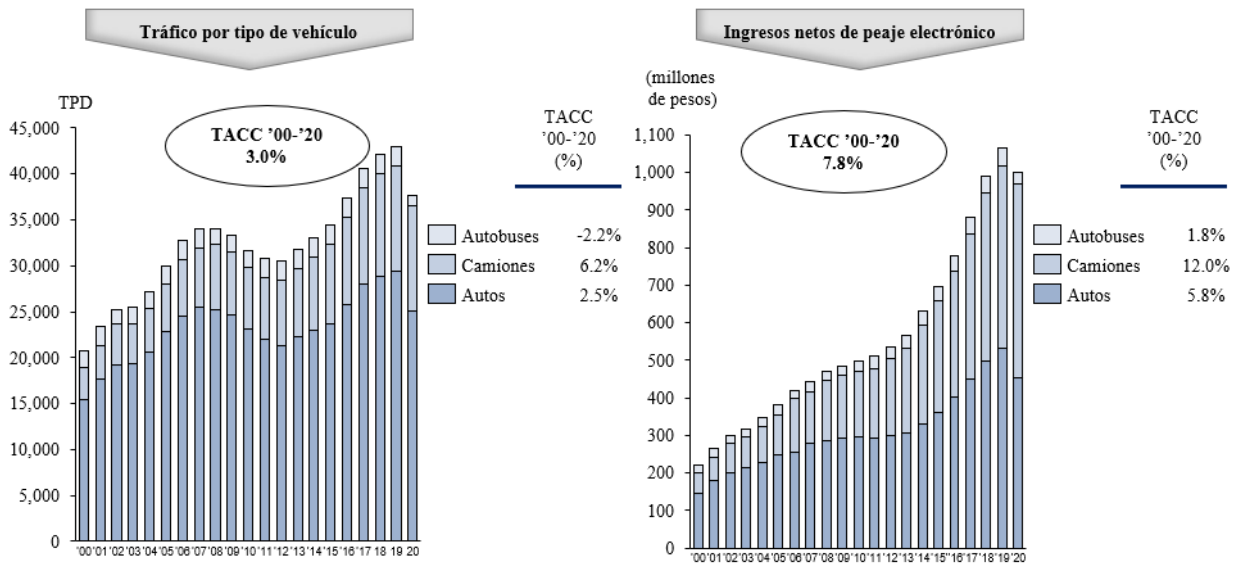
(6) Refleja el porcentaje de las mejoras requeridas por la Concesión.

(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 7. Tráfico e Ingreso de Guadalajara – Zapotlanejo



Esta autopista fue construida en la década de 1960 como una autopista de dos carriles y fueron agregados dos carriles en 1994. Tiene una longitud total de 26.0 km y es una de las más importantes vías de acceso a la ciudad de Guadalajara, ya que conecta las Autopistas de Maravatío – Zapotlanejo y Zapotlanejo – Lagos de Moreno con la ciudad. La Zona Metropolitana de Guadalajara es la segunda más poblada de México, con 4.9 millones³⁴ de habitantes.

³⁴ Obtenido del último censo INEGI 2020.

Tráfico e Ingreso³⁵ de peaje

Esta autopista ha experimentado del 2000 al 2020 una TACC en el TPD a razón de 3.0%; 2020, 2019 y 2018 culminaron con un flujo vehicular diario promedio de 37,722, 42,993 y 42,194 respectivamente, lo que representó un decremento del 12.3% y 10.6% del 2020 en relación con 2019 y 2018 respectivamente. Este decremento en TPD se vio afectado debido a la emergencia sanitaria COVID-19, sin embargo se han realizado mejoras durante el 2020 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 2020 ha crecido a una TACC de 6.0% del ejercicio 2008 al 2020; 2020 cerró con \$999.5 millones, un decremento de 6.3% y un crecimiento de 0.8% respecto de los ejercicios 2019 y 2018, los cuales se situaron en 1,066.8 millones y \$991.5 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 2020.

Composición vehicular

Al cierre del 2020, los autos representan el 66.5%, los camiones el 30.3% y los autobuses el 3.2% 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 30.3% al cierre del 2020.

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

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

Tarifas

Tabla 8. Tarifas históricas de la Autopista Guadalajara – Zapotlanejo

Vigencia	Autos	Autobuses	Camiones			INPC
		2-4 ejes	2-4 ejes	5-6 ejes	7-9 ejes	
Ene '08– Ene '09	37.0	45.0	44.0	89.0	116.0	65.0491
Ene '09– Ene '10	39.0	48.0	47.0	95.0	124.0	69.2956
Ene '10– Ene '11	42.0	50.0	49.0	99.0	129.0	71.7719
Ene '11 – Ene '12	44.0	52.0	51.0	103.0	135.0	74.9310
Ene '12 – Ene '13	46.0	54.0	53.0	107.0	140.0	77.7924
Ene '13 – Abr '13	48.0	56.0	55.0	111.0	145.0	80.5682
Abr '13 – Ago '13	48.0	56.0	55.0	111.0	145.0	81.8874
Ago '13 – Ene '14	50.0	58.0	57.0	115.0	150.0	81.5922
Ene '14 – Ene '15	52.0	60.0	59.0	120.0	156.0	83.7701
Ene '15 – Ene '16	54.0	62.0	61.0	125.0	162.0	87.1890
Ene '16 – Ene '17	55.0	63.0	62.0	128.0	165.0	89.0468
Ene '17 – Ene '18	57.0	67.0	66.0	136.0	176.0	92.0390
Ene '18 – Ene '19	61.0	72.0	70.0	145.0	188.0	98.2729
Ene '19 – May '19	64.0	76.0	73.0	152.0	197.0	103.0195
May '19 – Ene '20	64.0	78.0	75.0	157.0	203.0	103.5310
Ene '20 – Ene '21	65.0	82.0	78.0	164.0	218.0	105.9340
Total TACC	4.43%	4.72%	4.50%	4.81%	4.97%	3.82%

* TACC con base al último incremento tarifario de enero 2020

* Cálculo de enero 2008 a diciembre 2020

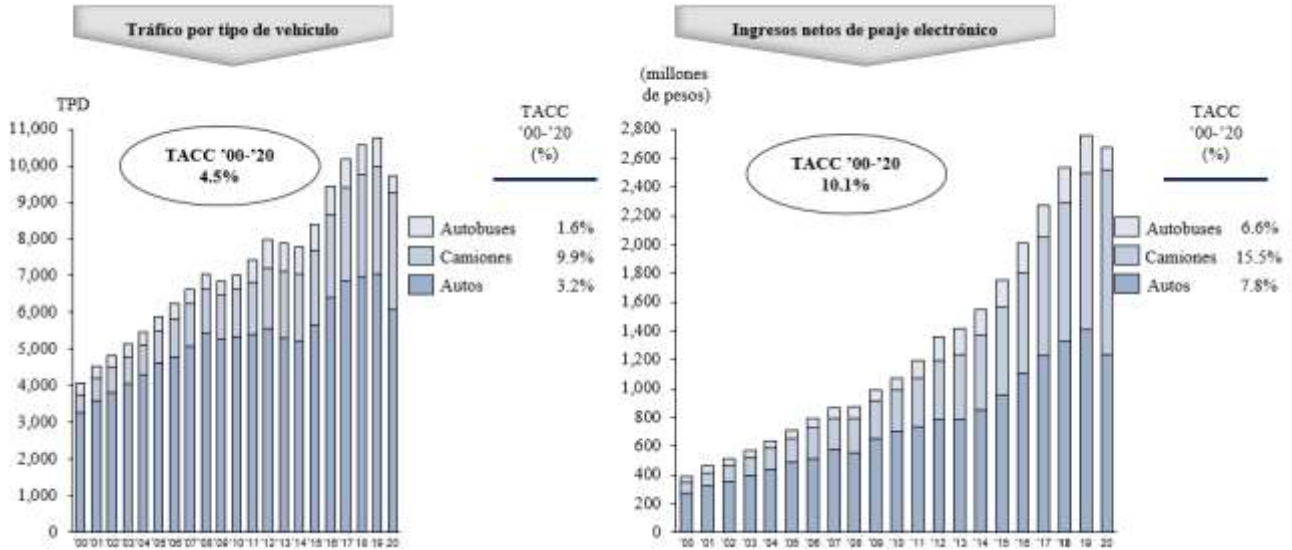
* INPC obtenido a partir de la actualización de la base 2019

* Tarifas incluyendo IVA

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

Autopista Maravatío – Zapotlanejo.

Gráfico 8. 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 de Ocampo y Jalisco. Adicionalmente, forma parte de la ruta más directa entre la Ciudad de México y la Zona Metropolitana de Guadalajara, las dos mayores ciudades de México, en cuanto a población se refiere.

Tráfico e Ingreso de peaje³⁶

Esta autopista ha experimentado del 2000 al 2020 una TACC en el TPD a razón de 4.46%; el 2020 culminó con un flujo vehicular diario promedio de 9,721.1, un decremento de 9.8% y 8.0% respecto del 2019 y 2018, años en los cuales el flujo vehicular diario promedio se situó en 10,773 y 10,563 respectivamente.

El ingreso al cierre de 2020 ha crecido a una TACC de 9.0% en los ejercicios del 2008 al 2020; al 2020 cerró con \$2,669.6 millones, un decremento de 3.0% y un crecimiento de 5.4% respecto de 2019 y 2018, los cuales se situaron en \$2,752.8 millones y \$2,533.2 millones, respectivamente. La autopista Maravatío – Zapotlanejo representó el 36.1% de los ingresos de toda la red de Autopistas al amparo del FARAC I de Operación al cierre del 2020.

Composición vehicular

Al cierre del 2020, los autos representan el 62.6%, los camiones el 32.9% y los autobuses el 4.5% 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 32.9% al cierre del 2020.

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

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

Tarifas

Tabla 9. Tarifas históricas de la Autopista Maravatio – Zapotlanejo

Vigencia	Autos	Autobuses	Camiones			INPC
		2-4 ejes	2-4 ejes	5-6 ejes	7-9 ejes	
Ene '08– Ene '09	369.0	585.0	574.0	689.0	767.0	65.0491
Ene '09– Ene '10	393.0	624.0	611.0	734.0	817.0	69.2956
Ene '10– Ene '11	413.0	651.0	639.0	766.0	853.0	71.7719
Ene '11 – Ene '12	431.0	680.0	667.0	800.0	891.0	74.9310
Ene '12 – Ene '13	447.0	706.0	692.0	831.0	925.0	77.7924
Ene '13 – Abr '13	463.0	731.0	717.0	861.0	958.0	80.5682
Abr '13 – Ago '13	465.0	735.0	721.0	865.0	963.0	81.8874
Ago '13 – Ene '14	465.0	735.0	721.0	865.0	963.0	81.5922
Ene '14 – Ene '15	516.0	815.0	800.0	959.0	1,068.0	83.7701
Ene '15 – Ene '16	537.0	848.0	833.0	998.0	1,112.0	116.0590
Ene '16 – Ene '17	603.0	929.0	913.0	1,147.0	1,301.0	89.0468
Ene '17 – Ene '18	623.0	989.0	972.0	1,221.0	1,385.0	92.0390
Ene '18 – Ene '19	665.0	1,056.0	1,037.0	1,303.0	1,479.0	98.2729
Ene '19 – May '19	698.0	1,108.0	1,088.0	1,367.0	1,551.0	103.0195
May '19 – Ene '20	698.0	1,141.0	1,120.0	1,408.0	1,598.0	103.5310
Ene '20 – Ene '21	708.0	1,199.0	1,159.0	1,514.0	1,751.0	105.9340
Total TACC	5.14%	5.68%	5.55%	6.24%	6.56%	3.82%

* TACC con base al último incremento tarifario de enero 2020

* Cálculo de enero 2008 a diciembre 2020

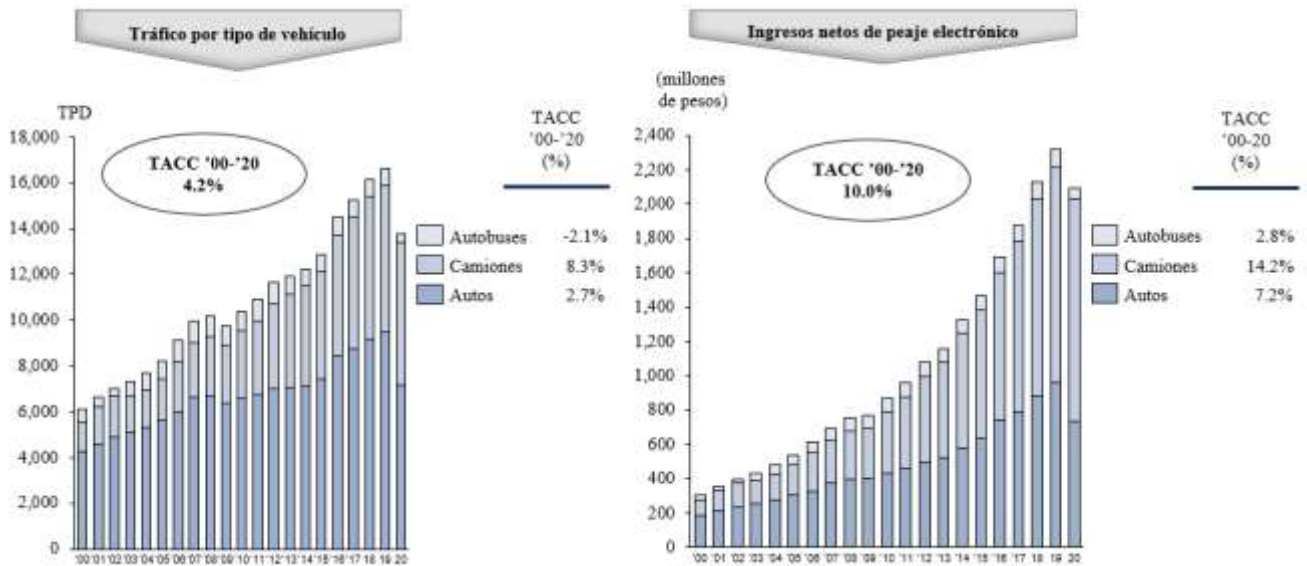
* INPC obtenido a partir de la actualización de la base 2019

* Tarifas incluyendo IVA

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

Autopista Zapotlanejo – Lagos de Moreno

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



Esta autopista de cuatro carriles inició operaciones en mayo de 1991, cuenta con una longitud inicial de 118.5 km que se ha visto ampliada a 146.3 km después de la rehabilitación al tramo Desperdicio – Lagos de Moreno. Ofrece conexiones directas con la región conocida como los Altos de Jalisco, la cual tiene fuertes vínculos económicos y culturales con Guadalajara así como con la región industrial del Bajío. Es utilizada constantemente para el transporte de carga entre las zonas industriales de Guanajuato, Aguascalientes, San Luis Potosí y Jalisco. Así también, este tramo es una alternativa para la interconexión del norte de la Ciudad de México con Guadalajara.

Tráfico e Ingreso de peaje³⁷

Esta autopista ha experimentado del 2000 al 2020 un TACC en el TPD a razón de 4.2%; el 2020 culminó con un flujo vehicular diario promedio de 13,765, un decremento de 17.3% y 14.8% respecto al cierre de 2019 y 2018, años en los cuales el flujo vehicular diario promedio se situó en 16,641 y 16,162, respectivamente.

El ingreso al cierre de 2020 ha crecido a una TACC de 8.2% en los ejercicios 2008 a 2020; 2020 cerró con \$2,090.9 millones, un decremento de 9.8% y 1.8% respecto al 2019 y 2018, los cuales se situaron en \$2,319.1 millones y \$2,128.2 millones, respectivamente. La autopista Zapotlanejo-Lagos de Moreno representó el 28.3% de los ingresos de toda la red de Autopistas al amparo del FARAC I al cierre de 2020.

Composición vehicular

Al cierre del 2020, los autos representan el 52.2%, los camiones el 45.0% y los autobuses el 2.8% 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 45.0% al cierre de 2020.

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

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

Tarifas

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

Vigencia	Autos	Autobuses	Camiones			INPC
		2-4 ejes	2-4 ejes	5-6 ejes	7-9 ejes	
Ene '08– Ene '09	188.0	253.0	250.0	366.0	445.0	65.0491
Ene '09– Ene '10	201.0	269.0	266.0	390.0	474.0	69.2956
Ene '10– Ene '11	209.0	282.0	279.0	408.0	496.0	71.7719
Ene '11 – Ene '12	218.0	294.0	291.0	426.0	518.0	74.9310
Ene '12 – Ene '13	226.0	305.0	302.0	442.0	538.0	77.7924
Ene '13 – Abr '13	234.0	316.0	313.0	458.0	557.0	80.5682
Abr '13 – Ago '13	236.0	318.0	314.0	460.0	559.0	81.8874
Ago '13 – Ene '14	236.0	318.0	314.0	460.0	559.0	81.5922
Ene '14 – Ene '15	262.0	353.0	348.0	510.0	620.0	83.7701
Ene '15 – Ene '16	273.0	367.0	362.0	531.0	645.0	116.0590
Ene '16 – Ene '17	334.0	438.0	432.0	670.0	824.0	89.0468
Ene '17 – Ene '18	345.0	466.0	460.0	713.0	878.0	92.0390
Ene '18 – Ene '19	369.0	498.0	491.0	761.0	938.0	98.2729
Ene '19 – May '19	387.0	523.0	515.0	798.0	984.0	103.0195
May '19 – Ene '20	387.0	538.0	530.0	822.0	1,014.0	103.5310
Ene '20 – Ene '21	391.0	565.0	549.0	859.0	1,090.0	105.9340
Total TACC	5.79%	6.38%	6.24%	6.78%	7.13%	3.82%

* TACC con base al último incremento tarifario de enero 2020

* Cálculo de enero 2008 a diciembre 2020

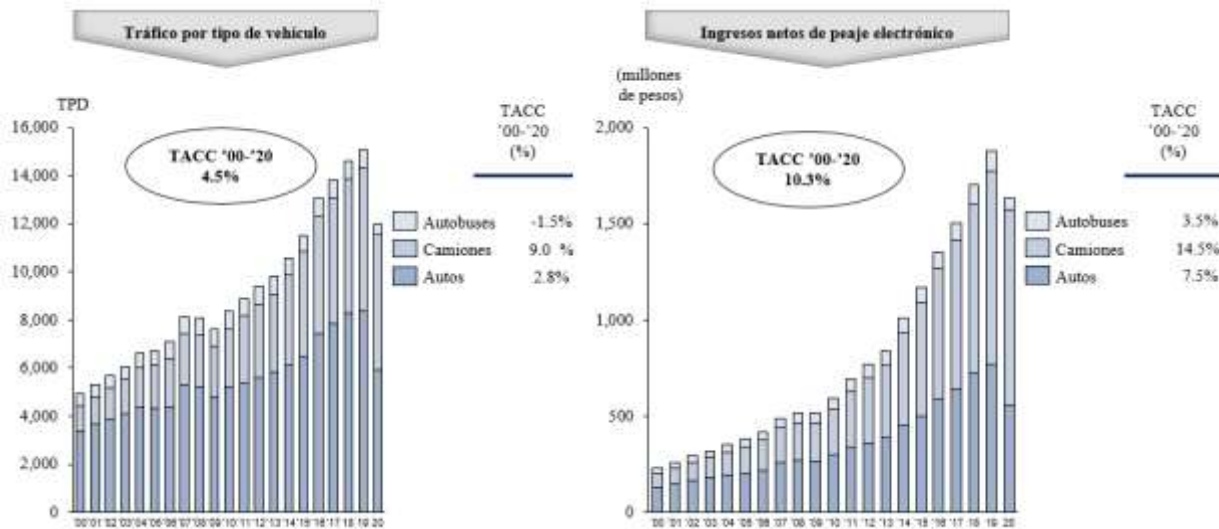
* INPC obtenido a partir de la actualización de la base 2019

* Tarifas incluyendo IVA

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

Autopista León – Aguascalientes.

Gráfico 10. Tráfico e Ingreso de León – Aguascalientes



Esta autopista de cuatro carriles comenzó operaciones en septiembre de 1992; cuenta con 127.2 km después de 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 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 Ingreso³⁸ de peaje

Esta autopista ha experimentado del 2000 al 2020 una TACC en el TPD a razón de 4.5%. 2020 culminó con un flujo vehicular diario promedio de 11,981, un decremento de 20.7% y 18.2% respecto al cierre de 2019 y 2020, años en los cuales el flujo vehicular diario promedio se situó en 15,110 y 14,642, respectivamente.

El ingreso al cierre de 2020 ha crecido a una TACC de 9.3% en los ejercicios del 2008 al 2020; 2020 cerró con \$1,633.4 millones, un decremento de 13.2% y 4.1% respecto al 2019 y 2018, los cuales se situaron en \$1,881.3 y \$1,703.7 millones, respectivamente. La autopista León – Aguascalientes representó el 22.1% de los ingresos de toda la red de Autopistas al amparo del FARAC I al cierre de 2020.

Composición vehicular

Al cierre del 2020, los autos representan el 49.5%, los camiones el 47.2% y los autobuses el 3.3% 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 47.2% al cierre del 2020.

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

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

Tarifas

Tabla 11. Tarifas históricas de la Autopista León – Aguascalientes

Vigencia	Autos	Autobuses	Camiones			INPC
		2-4 ejes	2-4 ejes	5-6 ejes	7-9 ejes	
Ene '08– Ene '09	167.0	239.0	237.0	312.0	344.0	65.0491
Ene '09– Ene '10	178.0	255.0	253.0	332.0	366.0	69.2956
Ene '10– Ene '11	186.0	267.0	264.0	346.0	384.0	71.7719
Ene '11 – Ene '12	203.0	290.0	287.0	376.0	418.0	74.9310
Ene '12 – Ene '13	211.0	301.0	298.0	390.0	434.0	77.7924
Ene '13 – Abr '13	219.0	312.0	309.0	404.0	449.0	80.5682
Abr '13 – Ago '13	219.0	314.0	311.0	408.0	451.0	81.8874
Ago '13 – Ene '14	219.0	314.0	311.0	408.0	451.0	81.5922
Ene '14 – Ene '15	243.0	348.0	345.0	453.0	501.0	83.7701
Ene '15 – Ene '16	253.0	362.0	359.0	471.0	520.0	116.0590
Ene '16 – Ene '17	258.0	370.0	367.0	481.0	531.0	89.0468
Ene '17 – Ene '18	267.0	394.0	391.0	512.0	565.0	92.0390
Ene '18 – Ene '19	285.0	421.0	417.0	547.0	603.0	98.2729
Ene '19 – May '19	299.0	442.0	438.0	574.0	633.0	103.0195
May '19 – Ene '20	299.0	455.0	451.0	591.0	652.0	103.5310
Ene '20 – Ene '21	303.0	478.0	467.0	619.0	702.0	105.9340
Total TACC	4.69%	5.48%	5.36%	5.41%	5.64%	3.82%

* TACC con base al último incremento tarifario de enero 2020

* Cálculo de enero 2008 a diciembre 2020

* INPC obtenido a partir de la actualización de la base 2019

* Tarifas incluyendo IVA

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

Tabla 12. Ingreso³⁹ 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 2020, 2019 y 2018 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
2020	1T	118.6	1,022.9	853.1	1,994.6	2020	1T	(1.3)	12.9	5.2	8.6
	2T	39.4	916.6	486.2	1,442.1		2T	(69.7)	(3.3)	(46.7)	(27.5)
	3T	61.0	1,035.7	754.9	1,851.6		3T	(54.6)	5.6	(21.1)	(10.7)
	4T	79.3	1,135.1	890.6	2,105.0		4T	(41.8)	13.7	(9.6)	(0.7)
	Total	298.4	4,110.3	2,984.7	7,393.4		Total	(42.7)	7.2	(18.6)	(7.8)
2019	1T	120.2	906.0	811.1	1,837.2	2019	1T	3.6	10.7	(1.0)	4.7
	2T	129.9	948.0	911.8	1,989.7		2T	9.7	9.9	14.2	11.8
	3T	134.5	980.9	957.3	2,072.7		3T	8.1	13.2	8.1	10.4
	4T	136.2	998.6	985.6	2,120.4		4T	5.2	12.5	6.0	8.9
	Total	520.8	3,833.5	3,665.8	8,020.0		Total	6.7	11.6	6.8	9.0
2018	1T	116.0	818.7	819.5	1,754.2	2018	1T	9.8	16.5	16.1	15.8
	2T	118.3	862.5	798.5	1,779.3		2T	3.6	17.6	3.4	9.8
	3T	124.4	866.7	885.7	1,876.8		3T	6.5	14.9	11.9	12.9
	4T	129.5	887.4	929.3	1,946.2		4T	9.1	13.6	10.6	11.9
	Total	488.3	3,435.2	3,433.0	7,356.5		Total	7.2	15.6	10.4	12.5

Tráfico medido en VKT red FARAC I

VKT						VKT año vs año %					
Año	T*	Autobuses	Camiones	Automóviles	Total	Año	T*	Autobuses	Camiones	Automóviles	Total
2020	1T	37.3	240.4	418.2	695.9	2020	1T	(8.5)	4.5	3.3	3.0
	2T	12.3	212.2	240.7	465.2		2T	(71.2)	(9.4)	(46.2)	(35.8)
	3T	19.0	239.9	369.8	628.7		3T	(56.5)	0.8	(21.0)	(16.2)
	4T	24.7	264.1	438.9	727.6		4T	(44.1)	8.3	(9.6)	(5.9)
	Total	93.2	956.6	1,467.6	2,517.5		Total	(45.6)	1.1	(18.7)	(13.9)
2019	1T	40.8	230.0	404.7	675.5	2019	1T	(1.1)	6.1	(6.1)	(1.9)
	2T	42.8	234.3	447.1	724.2		2T	3.0	3.5	8.5	6.5
	3T	43.6	238.1	468.3	750.1		3T	0.0	4.6	2.9	3.3
	4T	44.1	243.8	485.6	773.6		4T	(2.6)	4.4	1.3	2.0
	Total	171.3	946.3	1,805.7	2,923.3		Total	(0.2)	4.6	1.6	2.5
2018	1T	41.2	216.7	431.0	688.9	2018	1T	2.7	9.0	10.1	9.3
	2T	41.6	226.4	412.1	680.1		2T	(3.3)	10.0	(3.5)	0.6
	3T	43.6	227.7	455.0	726.3		3T	(0.7)	7.9	4.5	5.2
	4T	45.3	233.6	479.2	758.1		4T	1.7	6.3	3.0	3.9
	Total	171.7	904.4	1,777.4	2,853.4		Total	0.1	8.3	3.4	4.7

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

³⁹ 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
2020	1T	263.6	700.2	567.9	463.0	1,994.6
	2T	199.7	512.7	421.0	308.7	1,442.1
	3T	253.2	661.7	529.0	407.7	1,851.6
	4T	283.2	795.0	572.9	454.0	2,105.0
	Total	999.5	2,669.6	2,090.9	1,633.4	7,393.4
2019	1T	242.4	631.2	528.5	435.1	1,837.2
	2T	264.2	681.6	575.6	468.2	1,989.7
	3T	277.6	698.1	611.5	485.4	2,072.7
	4T	282.5	741.8	603.5	492.5	2,120.4
	Total	1,066.8	2,752.8	2,319.1	1,881.3	8,020.0
2018	1T	240.8	613.3	494.7	405.4	1,754.2
	2T	240.3	603.7	520.4	414.9	1,779.3
	3T	253.6	636.8	557.8	428.6	1,876.8
	4T	256.7	679.4	555.3	454.7	1,946.2
	Total	991.5	2,533.2	2,128.2	1,703.7	7,356.5

Ingreso año vs año %						
Año	T*	Gdl- Zap	Mar- Zap	Zap- Lagos	Leo- Ags	Total
2020	1T	8.7	10.9	7.5	6.4	8.6
	2T	(24.4)	(24.8)	(26.9)	(34.1)	(27.5)
	3T	(8.8)	(5.2)	(13.5)	(16.0)	(10.7)
	4T	0.2	7.2	(5.1)	(7.8)	(0.7)
	Total	(6.3)	(3.0)	(9.8)	(13.2)	(7.8)
2019	1T	0.7	2.9	6.8	7.3	4.7
	2T	10.0	12.9	10.6	12.9	11.8
	3T	9.5	9.6	9.6	13.2	10.4
	4T	10.0	9.2	8.7	8.3	8.9
	Total	7.6	8.7	9.0	10.4	9.0
2018	1T	24.0	15.4	14.0	14.2	15.8
	2T	8.7	7.4	11.9	11.6	9.8
	3T	11.7	12.5	14.7	11.9	12.9
	4T	7.9	10.6	12.7	15.1	11.9
	Total	12.6	11.4	13.3	13.2	12.5

Tráfico medido en VKT por Autopista red FARAC I

VKT						
Año	T*	Gdl- Zap	Mar- Zap	Zap- Lagos	Leo- Ags	Total
2020	1T	96.9	296.5	168.5	134.0	695.9
	2T	68.1	202.1	112.8	82.2	465.2
	3T	91.1	272.9	152.0	112.7	628.7
	4T	102.9	331.4	166.2	127.1	727.6
	Total	359.0	1,103.0	599.5	456.0	2,517.5
2019	1T	93.4	281.6	165.7	134.9	675.5
	2T	100.7	301.1	179.8	142.5	724.2
	3T	105.4	307.3	190.6	146.7	750.1
	4T	108.4	328.9	186.7	149.5	773.6
	Total	408.0	1,218.9	722.8	573.6	2,923.3
2018	1T	98.0	294.0	163.3	133.7	688.9
	2T	95.5	280.9	170.1	133.6	680.1
	3T	102.5	299.3	184.7	139.7	726.3
	4T	104.4	321.1	183.8	148.8	758.1
	Total	400.4	1,195.2	702.0	555.8	2,853.4

VKT año vs año %						
Año	T*	Gdl- Zap	Mar- Zap	Zap- Lagos	Leo- Ags	Total
2020	1T	3.7	5.3	1.7	(0.6)	3.0
	2T	(32.3)	(32.9)	(37.3)	(42.3)	(35.8)
	3T	(13.6)	(11.2)	(20.2)	(23.2)	(16.2)
	4T	(5.1)	0.8	(11.0)	(15.0)	(5.9)
	Total	(12.0)	(9.5)	(17.1)	(20.5)	(13.9)
2019	1T	(4.6)	(4.2)	1.4	0.9	(1.9)
	2T	5.4	7.2	5.7	6.7	6.5
	3T	2.8	2.7	3.2	5.0	3.3
	4T	3.9	2.4	1.6	0.5	2.0
	Total	1.9	2.0	3.0	3.2	2.5
2018	1T	16.5	9.2	6.7	7.8	9.3
	2T	(1.9)	(1.4)	3.5	3.4	0.6
	3T	3.0	4.6	7.8	4.7	5.2
	4T	(0.4)	2.8	5.9	7.3	3.9
	Total	3.8	3.7	6.0	5.8	4.7

II.2.1.2 CONIPSA

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

La carretera Irapuato – La Piedad es un tramo de la carretera federal libre de peaje de 73.5 km de longitud que está localizada en los Estados de Guanajuato y Michoacán de Ocampo en México, dichos Estados aportan aproximadamente el 6.1% del PIB⁴⁰ y cuentan con el 8.7% de la población nacional⁴¹. 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 de Ocampo y con Salamanca y Celaya en el Estado de Guanajuato.

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

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

⁴⁰ Dato obtenido con la última actualización disponible del Banco de Información Económica del INEGI (BIE).

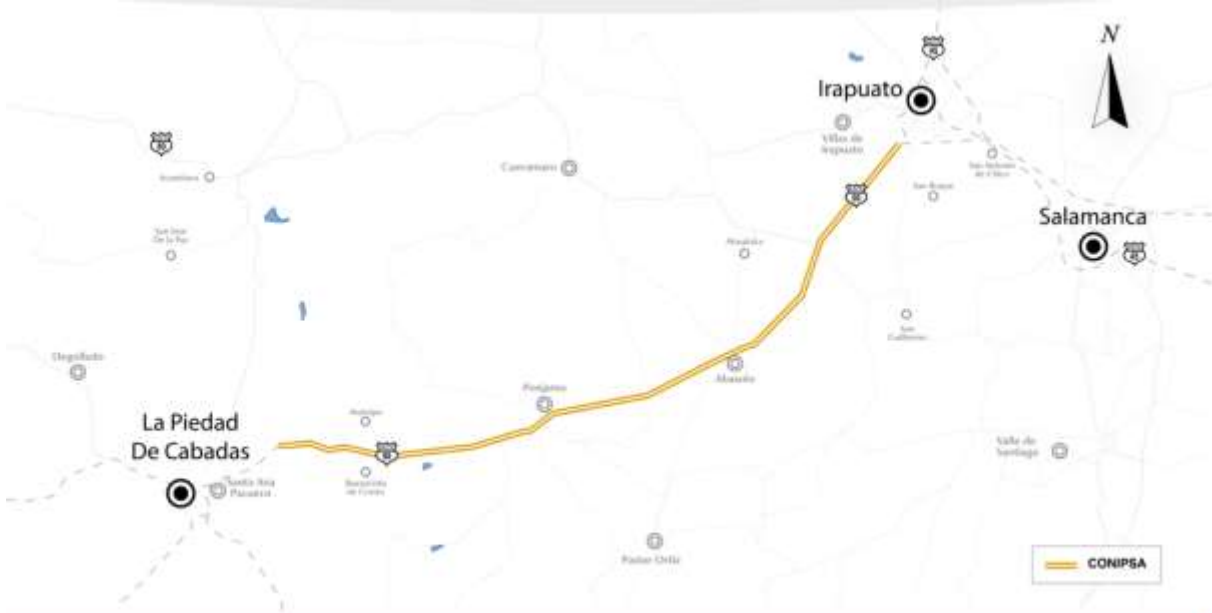
⁴¹ Obtenido del último censo INEGI 2020.

Para el año 2020 el TPD fue de 20,347 vehículos, mientras que para el año 2019 el TPD fue de 22,336 vehículos, lo que muestra un decremento de 8.9%. Dicha disminución se explica por la reducción en la actividad económica en la región y la reducción del tráfico debido a la emergencia sanitaria ante la pandemia del COVID-19.

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 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



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 6.0% del PIB de México⁴². 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 6.8% de la población nacional⁴³.

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

Para el año 2020 el TPD fue de 32,982 vehículos, mientras que para el año 2019 el TPD fue de 35,407 vehículos, lo que muestra un decremento de 6.8%. Dicha disminución se explica por la situación de inseguridad que presenta el estado de Guanajuato y la reducción del tráfico debido a la emergencia sanitaria ante la pandemia del COVID-19.

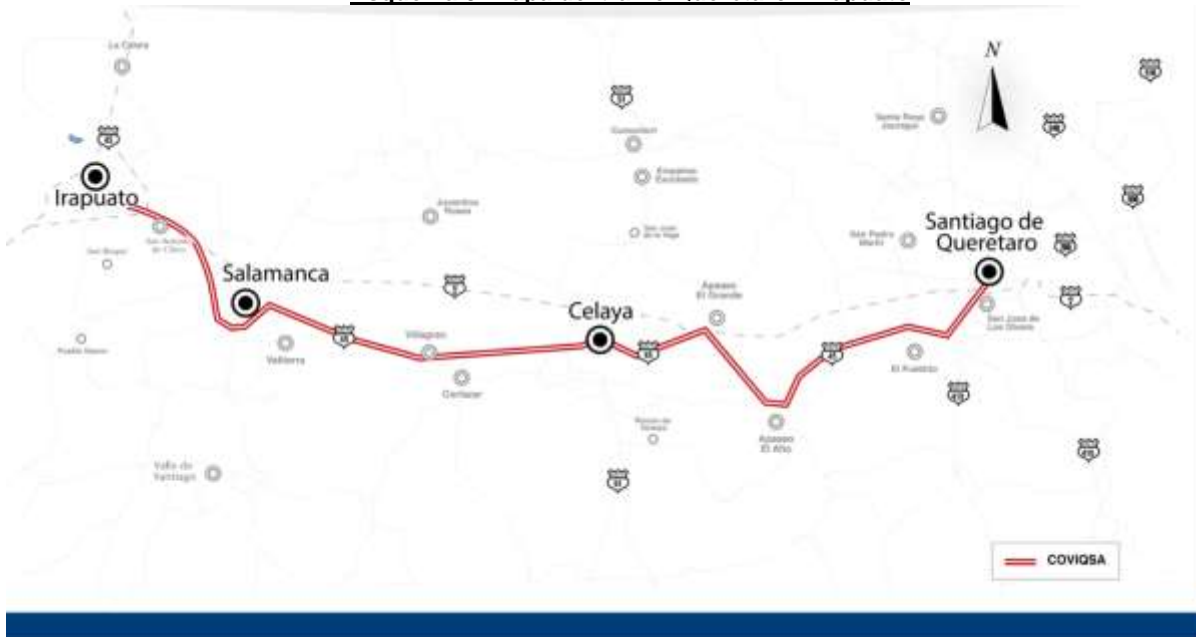
⁴² Dato obtenido con la última actualización disponible del Banco de Información Económica del INEGI (BIE).

⁴³ Obtenido del último censo INEGI 2020.

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



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 nacional⁴⁴, y contribuye aproximadamente con el 0.7% con el PIB de México⁴⁵.

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

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

Para el año 2020 el TPD fue de 1,188 vehículos, y los ingresos fueron de \$28.4 millones, mientras que en el año 2019 el TPD fue de 2,817 y los ingresos de \$62.4, mostrando un decremento de 57.8% y 54.4%, esto se debió a la toma de la plaza de cobro por un grupo de personas desde el 24 de febrero de 2020 al 30 de junio de 2020.

⁴⁴ Obtenido del último censo INEGI 2020.

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

Esquema 4. Mapa del tramo Tepic-San Blas

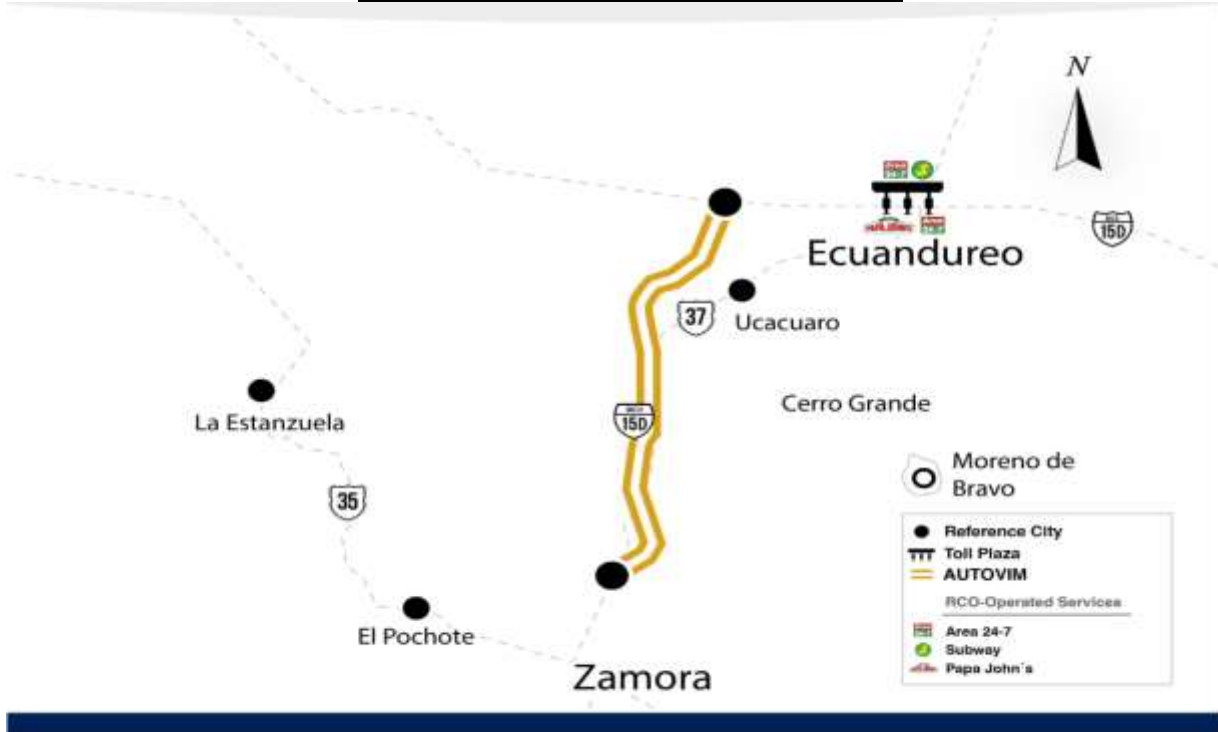


II.2.1.5 AUTOVIM

La concesión otorgada por el Poder Ejecutivo del Estado Libre y Soberano de Michoacán de Ocampo (el "Ejecutivo del Estado") a favor de AUTOVIM, para proyectar, construir, operar, aprovechar, conservar y mantener por un periodo de 30 (treinta) años la Autopista de jurisdicción estatal de altas especificaciones denominada "Zamora-La Piedad", con una longitud de 35 kilómetros, del kilómetro 3+000 al 16+800 de la carreteras federal número 35 Zamora-La Piedad, continúa al oriente del poblado denominado El Sauz de Abajo, que atraviesa la mencionada carretera en el kilómetro 6+020, a la altura de las instalaciones de PEMEX, desde éste punto hasta el kilómetro 16+800 el proyecto sigue la antigua trayectoria del tren en el tramo denominado ramal línea IB Yurécuaro-Los Reyes, para entroncar con la Autopista Maravatío-Zapotlanejo en el kilómetro 365+400 de la misma. El día 21 de febrero de 2019 se completó la adquisición del 100% de las acciones emitidas por la sociedad titular de la Concesión para proyectar, construir, operar, aprovechar, conservar y mantener, por un plazo de 30 años, la autopista de altas especificaciones denominada "Zamora-La Piedad" (AUTOVIM) en el Estado de Michoacán. AUTOVIM concluyó las obras de construcción de la primera etapa de dicha autopista e inicio operaciones el pasado 16 de diciembre de 2020.

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

Esquema 5. Mapa del tramo Zamora - La Piedad



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.

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

II.2.2 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 (segmentos automovilistas)

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

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

Campañas de publicidad y promoción. El objetivo principal de las campañas de publicidad y promoción 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".

Servicio al cliente (Centro de Control, Coordinación y Servicios, vía telefónica, web, redes y medios físicos). 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, redes sociales y de los números de atención telefónica: 01(33) 30014745, 01 (800) 2767445 para llamadas desde teléfonos fijos y número corto *445 para llamadas desde teléfonos móviles incluso cuando nuestros clientes no cuenten con saldo en sus líneas.

El Centro de Contacto RCO para el 2020 registró en promedio 147 reportes por día, lo que representa un 11% más que el año anterior derivado de la estrategia de penetración en todos los medios de comunicación con el cliente.

En cuanto al canal telefónico registra niveles de atención para llamadas simultáneas con un promedio de 163 llamadas por día, un 63% más con respecto al 2019. Nuestra línea de atención telefónica que permite registrar, monitorear y controlar las llamadas telefónicas por nivel de prioridad, marcación inteligente y registro de niveles de atención por ejecutivo. Se continuó trabajando con ejecutivos especializados por área con el objetivo de aumentar la eficiencia y brindar un mejor servicio a los usuarios.

Para mejorar la comunicación por medio de redes sociales con los usuarios de las Autopistas, se implementó una plataforma de gestión de redes sociales que permite interactuar, escuchar y analizar los sentimientos de los usuarios, para el 2020 se tuvieron 56 interacciones⁴⁶ y mensajes directos diarios y 2.5 publicaciones promedio por semana en Facebook). En 2020 se continuó la subida de videos a la plataforma *Youtube*, generando un total de 127,510 reproducciones.

Se dio continuidad a la publicación del *Newsletter* mensual con información de interés para los usuarios, generando 228,236 visitas al sitio web de Red Vía Corta en comparación con las 84,631 visitas durante 2019.

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.

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

⁴⁶ Número total de interacciones (reacciones, retweets, respuestas, comentarios y shares) recibidos por tweets o contenido publicado.

Entre las actividades específicas desarrolladas en 2020 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").
- Campaña de publicidad en la revista de la CANACAR, así como publicidad por correo electrónico (*Newsletter*) e inserciones publicitarias en suplementos comerciales publicados por esta misma Cámara.

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 mil señales en los Estados de México, Jalisco, Guanajuato, Querétaro, Aguascalientes, Michoacán de Ocampo y la Ciudad de México.

Dado el dinamismo de rehabilitación de vías por parte de la 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 2020 se dio continuidad a la mejora en los Servicios Auxiliares, reubicando sucursales para mejorar la rentabilidad de cada una de las unidades de negocio.

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

Ángeles Vía Corta: como un servicio distintivo de las Autopistas RCO frente a otras concesiones, se continúa con el servicio de asistencia vial "Ángeles Vía Corta". Unidades que recorren las Autopistas de forma continua para prestar auxilio vial gratuito al 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 usuario y sus necesidades. Gracias a la aplicación móvil se pretende que cada vez sean más los usuarios que facturen desde la comodidad de su smartphone. Se implementaron mejoras en el portal de autofactura en la web y se trabaja para hacer más "user friendly" el portal.

Centro de Control. En 2017 es creado con las siguientes funciones específicas: Gestión activa y condiciones de tráfico: Monitoreo y gestión en la mejora de las condiciones de tráfico. Gestión de medios de asistencia cuando sea necesario. Información de obras en curso por medio de redes sociales y en los carriles de las Plazas de Cobro involucradas.

Operaciones de Auxilio Vial y Siniestros. Por medio de los diferentes medios tecnológicos, como cámaras, medios electrónicos y de voz, se gestiona los recursos para un tiempo de respuesta óptimo, y coordinación de las operaciones de emergencias y verificación del estado de las infraestructuras y la fluidez del tráfico.

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

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

Atención al cliente. Ayudar/ asesorar al cliente en caso de accidente o descompostura mecánica. La información se recoge a través de los diversos medios ya sean electrónicos o telefónicos.

Información y servicio en general al cliente. Ofrece servicios de información y asistencia al cliente tales como incidencias en las autopistas, información de condiciones climáticas, facturación electrónica, información y gestión de comentarios de los servicios prestados en las Autopistas.

II.2.3 Patentes, avisos comerciales, marcas y otros contratos

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

Marcas y avisos comerciales

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

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

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

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

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

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

“GRÚAS VIACORTA”. Marca nominativa y mixta para identificar la marca comercial de su proyecto de asistencia vial. Esta marca fue registrada ante el IMPI en las clases 07 y 35 de la clasificación de productos y servicios para el registro de las marcas (clasificación de Niza), en blanco y negro, según corresponde, el 30 de septiembre de 2011.

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

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

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

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

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

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

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

Obras autorales

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

Reservas de derechos

“*ZARCO*”. Personaje ficticio registrado ante INDAUTOR con registro 04-2017-020812055500-301 y fecha legal del 2 de febrero de 2017.

Franquicias

Subway International B.V.

1. Contrato de Franquicia celebrado con Subway International B.V., el 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.
2. 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.
3. 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.

4. 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.
5. 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.
6. Contrato de Franquicia celebrado con Subway International B.V., el 17 de abril de 2013 para el establecimiento y operación de un restaurante de sándwiches bajo la denominación comercial y la marca de servicio "Subway" identificado con el número de Franquicia 59413.
7. 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.
8. 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.
9. 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.
10. 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.

1. 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, y (ii) Autopista Maravatío – Zapotlanejo km 307+460 Cuerpo A, en Panindícuaro, Michoacán de Ocampo; C.P. 58570.
2. 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.
3. 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 de Ocampo.
4. 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.
5. 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 de Ocampo; C.P. 58930.
6. 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.
7. 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.
8. 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.

1. 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” en el kilómetro 19+000, cuerpo B, de la autopista Guadalajara-Zapotlanejo.
2. Contrato de franquicia celebrado con Operadora Cuarto de Kilo, S. de R.L. de C.V., con fecha 23 de julio del 2018, para el establecimiento y operación una franquicia “Cuarto de Kilo” en el kilómetro 307+550, cuerpo A, de la autopista Maravatío-Zapotlanejo.
3. Contrato de franquicia celebrado con Operadora Cuarto de Kilo, S. de R.L. de C.V., con fecha 20 de marzo de 2019, para el establecimiento y operación una franquicia “Cuarto de Kilo” en el kilómetro 23+670, cuerpo A, de la autopista León-Lagos de Moreno-Aguascalientes.
4. Contrato de franquicia celebrado con Operadora Cuarto de Kilo, S. de R.L. de C.V., con fecha 21 de marzo de 2019, para el establecimiento y operación una franquicia “Cuarto de Kilo” en el kilómetro 202+614, cuerpo B, de la autopista Maravatío-Zapotlanejo.
5. Contrato de franquicia celebrado con Operadora Cuarto de Kilo, S. de R.L. de C.V., con fecha 22 de marzo de 2019, para el establecimiento y operación una franquicia “Cuarto de Kilo” en el kilómetro 425+630, cuerpo B, de la autopista Maravatío-Zapotlanejo.

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

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

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

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

II.2.4 Principales clientes

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

II.2.5 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 y del IVA, conforme a los términos de las leyes respectivas y demás disposiciones fiscales aplicables. De acuerdo a la regla 3.3.2.4 de la resolución miscelánea fiscal para 2020, 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 no goza de un régimen especial de exención o subsidio de impuestos alguno tanto en materia federal como estatal, ni a la fecha tiene un adeudo fiscal que represente un riesgo financiero importante.

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

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

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

II.2.6 Recursos humanos

El personal administrativo de RCO es contratado por medio de Prestadora de Servicios RCO y al 31 de diciembre de 2020 cuenta con 107 empleados que, en comparación con cifras al 31 de diciembre de 2019, representa un incremento de 11 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 2020, la subsidiaria RCO Carreteras cuenta con: (i) 1,161 empleados de perfil operativo para la operación de las Autopistas objeto del Título de Concesión FARAC I (de los cuales 323 empleados están al servicio de los restaurantes y tiendas de conveniencia), (ii) 74 empleados para la operación y mantenimiento de los Tramos Carreteros Libres de Peaje PPS, objeto del Título de Concesión CONIPSA, (iii) 85 empleados para el Título de Concesión COVIQSA; y (iv) 32 empleados para la operación y mantenimiento de la Autopista objeto del Título de Concesión COTESA y (v) 6 empleados para la operación y mantenimiento de la Autopista objeto Título de Concesión AUTOVIM.

Con base en el reporte de personal al cierre del 2020, hubo 296 empleados sindicalizados, por lo tanto representó el 20.1% de la plantilla total y el de confianza 79.9%.

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

- Sindicato de Trabajadores en la Rama de la Construcción y Terraceros en Zonas Federales Y Locales de la República Mexicana.
- Agrupación Sindical de Trabajadores, Empleados del Comercio, Oficinas Particulares de la República Mexicana.
- Sindicato Nacional de Trabajadores y Empleados Prestadores De Servicios en General, Construcción, Transporte, Conexos, Derivados y Similares.

La relación que se tiene con estos sindicatos es buena.

II.2.7 Desempeño ambiental

Legislación en materia de cambio climático y de responsabilidad ambiental

El 6 de junio de 2012 fue publicada en el Diario Oficial de la Federación la Ley General de Cambio Climático, la cual tiene como principales objetivos regular las emisiones de gases, 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 8 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 dos plazas de cobro y tres casetas remotas a fin de ofrecer tarifas reducidas a las comunidades de más bajos recursos, y (b) la inscripción de 13 empleados en programas de educación.

Reforestación Voluntaria donde en 2020 fueron plantados 409 árboles en dos sitios; uno de estos sitios es en el bosque de la primavera, el otro sitio fue cercano a un centro de trabajo.

Programa Social "Apadrina una Escuela" cuyo objetivo es apoyar a las escuelas de las comunidades cercanas a nuestros centros de trabajo, atendiendo necesidades de las mismas con recursos en especie y mano de obra para solventarlas. Derivado de las medidas de prevención ante la presencia del COVID-19 y el cierre de escuelas, optamos en el año 2020 por realizar una plática vía on-line referente al tema de COVID-19 dirigida a los pequeños hijos de los trabajadores, denominada "Todos unidos contra el cobicho-19" con el propósito de concientizar a los pequeños y a sus papás ante este virus.

Programa Social "Donación de Fresado" apoyo a las comunidades para la rehabilitación de caminos, a través de solicitudes por escrito.

Programa "Dona el Papel que tengas", lanzamos este programa con la finalidad de separar el papel que ya no tiene uso y se destine para reciclar, con esta actividad se brinda apoyo a una Asociación Civil, realizando la donación en especie.

Programa "Tus tapitas de plástico son amigas contra el cáncer" lanzamos esta campaña para recolectar tapitas haciendo extensiva la invitación hacia los hogares de los trabajadores, con esta iniciativa estamos apoyando a la Asociación Civil haciendo la donación en especie.

II.2.8 Información del mercado

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

- (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.
- (vi) Autopista Zamora – La Piedad. Esta autopista compite directamente con la carretera federal número 37.

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

II.2.9 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 Carreteras ⁴⁷ – tenedora de acciones, operadora y prestadora de servicios de operación y mantenimiento.
- AUTOVIM – Previamente detallada en la sección I.2.1.

II.2.10 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 y el Título de Concesión AUTOVIM, 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 2020⁴⁸.

Estado de las Autopistas

Trabajos de rehabilitación FARAC I

Al 31 de diciembre de 2020, se continúa con el mantenimiento mayor de las Autopistas. La inversión acumulada desde el inicio de la concesión es de \$7,695.9 millones de Pesos⁴⁹, 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 y que consiste en términos generales en la recuperación y estabilización de las carpetas asfálticas, así como la rehabilitación de la señalización horizontal y vertical.

Adopción de políticas corporativas

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

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

Obras de Ampliación FARAC I

De conformidad con el Título de Concesión FARAC I, RCO está obligada a llevar todos los actos necesarios a fin de construir hasta su conclusión, las Obras de Ampliación en los términos y con las características previstas. La Tabla 13 muestra el estatus de las Obras de Ampliación:

⁴⁷ 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, COVIQSA y AUTOVIM.

⁴⁸ Para mayor detalle sobre la localización, tamaño y antigüedad de las autopistas, favor de consultar la Sección II.2.1.

⁴⁹ Total, pagado en trabajos de rehabilitación sin IVA en Pesos nominales; no incluye pagos para 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 / Maravatío – Zapotlanejo (Obra de Ampliación 2)	ene-16	dic-17	Terminada
Jiquilpan - La Barca (Obra de Ampliación 6) - Primera Etapa	oct-14	jun-17	Terminada
Jiquilpan - La Barca (Obra de Ampliación 6) - Segunda Etapa	jun-17	oct-19	Terminada
Ecuandureo - La Piedad			En Proceso
Maravatío - Zapotlanejo			En Proceso
Libramiento Lagos de Moreno			En Proceso

* En lo relativo a la inversión en Obras de Ampliación, al 31 de diciembre de 2020 se ha invertido un monto total acumulado desde el inicio de la Concesión FARAC I de \$3,552.2 millones⁵⁴.

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 2020 fue de \$361.3 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.

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

INVERSIONES	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	ACUMULADO
Obras de Ampliación	235,302.7	142,814.9	400,569.8	522,348.4	455,435.9	408,556.9	282,940.2	271,778.0	316,572.2	117,631.3	218,185.5	386,047.7	43,090.5	3,781,274.0
1. Obra.	235,302.7	142,814.9	361,806.5	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	3,419,984.6
2. Liberación Derecho de Vía	-	-	38,763.4	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	-	361,289.5
Trabajos de Rehabilitación	994,252.0	962,765.5	719,022.2	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	7,695,864.9
TOTAL	1,229,554.7	1,105,580.5	1,119,592.0	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	11,477,138.9

Sin IVA

* Acumulado a 4Q2020

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, dichos certificados fueron otorgados el 17 de agosto 2009 para CONIPSA y el 4 de julio de 2011 para COVIQSA.

Trabajos de rehabilitación COTESA

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

Seguros y fianzas

FARAC I

Dentro del Título de Concesión FARAC I, se establece también el marco de administración de riesgos que debe seguirse en términos de la protección de las Autopistas al amparo 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.

A la fecha del presente Reporte Anual, 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. Al 31 de diciembre de 2020, todos los seguros se encuentran contratados, pagados y vigentes.

COVIQSA

COVIQSA cuenta con los seguros requeridos bajo el Título de Concesión COVIQSA y el Contrato PPS, así como los seguros acostumbrados por las empresas pertenecientes al mismo giro. Las coberturas de dichos seguros cumplen con los requerimientos del Título de Concesión COVIQSA y el Contrato PPS. Al 31 de diciembre de 2020, todos los seguros se encuentran contratados, pagados y vigentes.

COTESA

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

Seguros durante la construcción de la Autopista:

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

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

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

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

AUTOVIM

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

Seguros durante la construcción de la Autopista:

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

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

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

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

Características generales de los Créditos Preferentes de RCO

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

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

II.2.11 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.2.12 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 2018

Con fecha 19 de febrero de 2018 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 \$2,600 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 31 de mayo de 2018 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 \$700 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 31 de agosto de 2018 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 \$650 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 noviembre de 2018 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 \$1,052 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 2018 por un importe de \$5,002.0 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 2018, no se realizó modificación alguna a la estructura accionaria, por lo que al cierre del ejercicio 2018 el capital social de RCO se mantiene representado de conformidad con la Tabla 15 siguiente:

Tabla 15. Acciones RCO al 31 de diciembre de 2018

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

Capital social en el ejercicio 2019

Con fecha 5 de marzo de 2019 y en seguimiento a las diversas recomendaciones 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 millones de pesos 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 5 de junio de 2019 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 mil 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 13 de septiembre de 2019 y en seguimiento a las diversas recomendaciones del Consejo de Administración de la Sociedad, los accionistas de RCO, mediante asamblea general ordinaria, resolvieron autorizar: (i) una reducción de la parte variable del capital social de la Sociedad en la cantidad de \$7 mil 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 6 de diciembre de 2019 y en seguimiento a las diversas recomendaciones 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 \$1,469 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 2019 por un importe de \$10,419.0 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 valor del capital cuyas acciones no tienen expresión de valor nominal.

Durante el ejercicio 2019, no se realizó modificación alguna a la estructura accionaria, por lo que al cierre del ejercicio 2019 el capital social de RCO se mantiene representado de conformidad con la Tabla 16 siguiente:

Tabla 16. Acciones RCO al 31 de diciembre de 2019

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 2020

Con fecha 10 de marzo de 2020 y en seguimiento a las diversas recomendaciones 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 \$500 millones y (ii) que los fondos que se obtuvieran de dicha reducción fueran reembolsados a los accionistas de la Sociedad mediante una distribución de excedentes de efectivo, pagadera en proporción al valor de lo aportado al capital social de la Sociedad por cada uno de ellos.

El total de la reducción realizada durante 2020 por un importe de \$500 millones, fue distribuido durante dicho ejercicio.

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

Como se mencionó anteriormente, el 11 de octubre de 2019 RCO anunció que los accionistas Serie A que detentan el 70 por ciento del capital social de la empresa llegaron a un acuerdo con filiales de Abertis un operador global de carreteras y GIC una firma de inversión que gestiona las reservas internacionales del gobierno de la República de Singapur a fin de enajenar a estos las acciones de la Serie A. Posteriormente, el 4 de junio de 2020 en seguimiento al acuerdo mencionado anteriormente, se consumó la venta de las Acciones Serie A y de un porcentaje adicional de 2.29% del capital en acciones Serie B que participaron en el proceso de venta conjunta. El día 16 de julio de 2020, previas instrucciones de ciertos tenedores de los certificados equivalentes a Acciones Serie "B" representativas del 7.5535% del capital social en circulación de RCO, se llevó a cabo la liquidación exitosa de la venta de dichas acciones mediante la Oferta. El 29 de septiembre de 2020 RCO anunció la consumación de la venta de acciones Serie B adicionales equivalentes aproximadamente al 2.30% del capital social de RCO, y el 25 de enero de 2021, RCO informó que CI Banco, S.A., Institución de Banca Múltiple, fiduciario del Fideicomiso Emisor CKD, cuyo patrimonio se encuentra compuesto principalmente por acciones Serie B del capital social de RCO, concluyó la venta de acciones Serie B representativas de aproximadamente el 0.0005% del capital social en circulación de RCO mediante la realización de los actos contenidos en las instrucciones de los tenedores que optaron por ejercer dicho derecho y ha entregado los recursos correspondientes a dichos tenedores.

Derivado de lo anterior, al 31 de marzo de 2021 el capital social de RCO está representado de conformidad con la Tabla 17 siguiente:

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

Tabla 17. Acciones RCO al 31 de marzo de 2021

Accionistas	Acciones			Total Serie A+B
	Serie A fijo	Serie A variable	Serie B	
BBVA Bancomer, S.A., I.B.M., Grupo Financiero BBVA Bancomer, en carácter de fiduciario del fideicomiso F/411215-7	55,352	18,341,351,429	3,486,881,000	21,828,287,781
Fideicomiso Emisor 661 (CIBANCO)	--	--	5,122,753,800	5,122,753,800
Matador Infrastucture UK LTD	-	1,292,054,121	-	1,292,054,121
Alghero (Ireland) Limited	-	471,925,281	-	471,925,281
GS Global Infrastucture Partners I,L.P.	-	160	-	160
GS Infrastucture Advisors 2006, L.L.C.	-	160	-	160
Total de acciones				28,715,021,303

II.2.13 Dividendos

Al 31 de diciembre de 2020, 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 2020 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.2.14 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. Las acciones de RCO no se encuentran listadas en la Bolsa Mexicana de Valores ni depositadas en INDEVAL, por lo que no son susceptibles de intermediación o colocación en dicho mercado de valores.

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

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 2020. La información financiera correspondiente a los ejercicios 2018, 2019 y 2020 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, COTESA y AUTOVIM, RCO opera aproximadamente 896.4 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 Concesión COTESA y Concesión AUTOVIM

RCO opera cuatro Autopistas conocidas como la red de carreteras FARAC I, las cuales son parte del corredor principal que interconecta a las dos ciudades más grandes de México, en términos de densidad demográfica (al 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, Tepatlán, San Juan de los Lagos, Zapotlanejo, León y Aguascalientes, en los Estados de Michoacán de Ocampo, Jalisco, Guanajuato y Aguascalientes.

Los ingresos de RCO derivan de las Autopistas, principalmente del cobro de peaje y, en menor medida, de los negocios y/o Servicios Auxiliares que opera en dichas Autopistas, incluyendo cobros a terceros por operar Servicios Auxiliares tales como estaciones de servicio y tiendas de conveniencia, así como por comisiones que cobra a proveedores de servicios y a otros terceros por permitirles la construcción y operación de aprovechamientos como cruzamientos e instalaciones marginales como son puentes, gasoductos, líneas de transmisión y demás infraestructura ya sea dentro del Derecho de Vía o sobre la porción de terreno adyacente a las Autopistas sobre las cuales RCO tiene el Derecho de Vía. En 2020, las Autopistas al amparo del FARAC I generaron un total de \$7,438.9 millones en Ingresos de peaje por concesión, lo que representó un decremento de 7.8% en comparación con 2019, en el que RCO obtuvo \$8,070.8 millones, y un incremento de 0.5% respecto de los \$7,405.4 millones obtenidos en 2018. Estos ingresos de peaje representaron aproximadamente 75.3%, 81.2% y 76.9%, de los ingresos totales consolidados de RCO para los ejercicios concluidos al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, respectivamente. Así también, en 2020, RCO generó \$244.4 millones en ingresos por uso de Derecho de Vía lo que representó un decremento de 19.2% en comparación con el 2019 en el que se situaron en \$302.6 millones y representó un decremento de 4.5% en comparación con el 2018 en el que se situaron en \$289.6 millones.

Para el ejercicio concluido el 31 de diciembre de 2020, el TPD de las Autopistas al amparo del FARAC I fue de 12,305 vehículos, lo que representó un decremento de 14.1% y 12.0%, respecto a los 14,328 y 13,985 vehículos en 2019 y 2018 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 4.2% en el TPD del año 2000 al 2020, 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 2020 dichos ingresos netos de peaje electrónico registraron un incremento a una TACC de 9.8%.

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 de Ocampo, Guanajuato y Querétaro, Estados que en conjunto contribuyeron aproximadamente con el 8.3% del PIB de México en 2019⁵⁰ y cuentan con el 10.5%⁵¹ de la población del país. Los ingresos de RCO de los Tramos Carreteros Libres de Peaje

⁵⁰ Dato obtenido con la última actualización disponible a diciembre 2019 del Banco de Información Económica del INEGI (BIE).

⁵¹ Obtenido del último censo INEGI 2020.

PPS 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 2020, COVIQSA y CONIPSA recibieron, en conjunto, \$900.5 millones en ingresos por servicios de peaje y \$428.5 millones en ingresos por servicios de operación, en ambos casos, de la SCT. Para los ejercicios concluidos al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018 aproximadamente 9.1%, 13.0% y 13.0% 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 \$4,572.7 millones. COVIQSA ha hecho estas transferencias en calidad de préstamo intercompañía al amparo del contrato de deuda subordinado entre RCO y COVIQSA; el saldo de capital de dicho préstamo al cierre de 2020 es de \$2,653.7 millones. CONIPSA ha ejecutado dichas transferencias de exceso de efectivo mediante pago de dividendos.

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 2019⁵² y cuenta con el 1.0%⁵³ de la población del país. Para el ejercicio concluido al 31 de diciembre de 2020, COTESA tuvo un TPD de 1,188 y un ingreso de peaje por concesión de \$28.4 millones.

AUTOVIM es una subsidiaria que consolida RCO, la cual conecta el tramo de Zamora – La Piedad, ubicado en el Estado de Michoacán de Ocampo con el fin de proyectar, construir, operar, aprovechar, conservar y mantener por 30 años la Autopista Zamora-La Piedad. El 16 de diciembre de 2020, la autopista concesionada a AUTOVIM inició operaciones de la primera etapa del proyecto.

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-Atzacmulco.

Desarrollo de negocios en las Autopistas

En tanto aumenta el tráfico en las Autopistas de RCO, los negocios a lo largo de las Autopistas son más rentables y resulta más atractivo para RCO desarrollar negocios adicionales a lo largo de las mismas. A medida que se desarrollan estos negocios y la calidad de los Servicios Auxiliares prestados en segmentos carreteros sub-atendidos mejora, RCO espera que el tráfico en dichos segmentos aumente aún más como resultado de estas mejoras. Para los ejercicios concluidos al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, los ingresos por Servicios Auxiliares

⁵² Dato obtenido con la última actualización disponible a diciembre 2019 del Banco de Información Económica del INEGI (BIE).

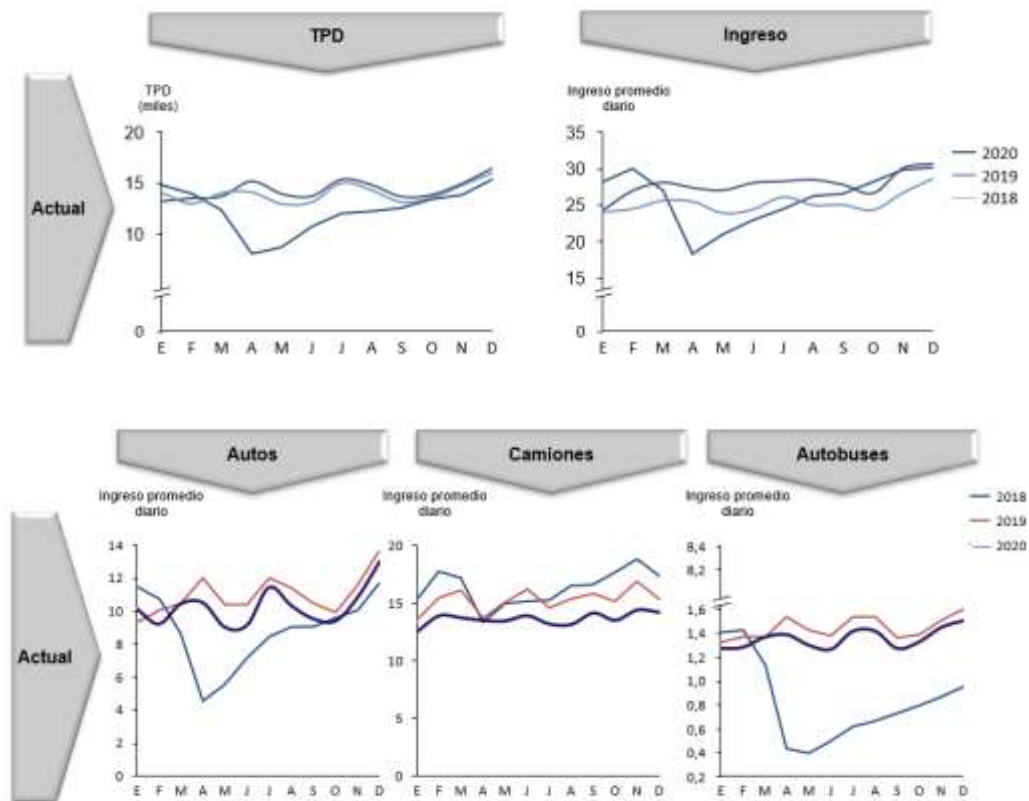
⁵³ Obtenido del último censo INEGI 2020.

representaron 2.2%, 2.8% y 3.0%, 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 2020, el 58.3% de los vehículos que utilizaron las Autopistas al amparo del FARAC I fueron autos. Por lo tanto, los ingresos por peaje aumentan significativamente durante períodos de mayor tráfico de autos, en especial, en las temporadas vacacionales en México. Los siguientes gráficos ilustran los cambios estacionales en los ingresos de peaje netos y el tráfico en las Autopistas al amparo del FARAC I durante 2020.

Gráfico 11. Estacionalidad⁵⁴



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.

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

⁵⁴ 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”.

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

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 independiente contratado por la empresa, índices de inflación, tasa de descuento y el juicio utilizado por la administración para determinar la provisión. RCO reconoce una provisión por el importe de la proyección del costo a valor presente del mantenimiento mayor a realizar por tipo de reparación y por tramo carretero, ya que considera que la provisión así determinada cumple con los requerimientos de la IAS 37 Provisiones y Pasivos y Activos Contingentes (“IAS 37”, por sus siglas en inglés) de la IFRIC 12 Acuerdos para la concesión de servicios (“IFRIC 12, por sus siglas en inglés”) y los parámetros establecidos por Abertis (adopción de políticas corporativas mencionada anteriormente en la sección II.2.10).

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 periodo 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.

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

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

Tabla 18. Información del Estado de Pérdidas y Ganancias y Otras Utilidades 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:			
	2020	2019	2018
	81.7%	81.2%	76.9%
INGRESOS TOTALES	9,877,765.0	9,939,649.6	9,629,986.7
Ingresos por peaje por concesión	7,468,096.1	8,133,194.0	7,462,708.7
Ingresos por servicios de peaje	900,441.4	863,311.8	823,705.4
Ingresos por servicios de operación	428,575.7	430,472.6	429,517.4
Ingresos por uso derecho de vía y otros relacionados	244,398.0	302,612.9	289,609.6
Total ingresos de peaje y otros ingresos de concesión	9,041,511.2	9,729,591.3	9,005,541.1
Ingreso por servicios administrativos	15,704.8	-	-
Ingresos por construcción de obras de ampliación y rehabilitación	820,549.0	210,058.3	624,445.6
COSTOS Y GASTOS	4,537,752.4	3,873,254.2	3,834,640.4
Amortización del activo intangible por concesión	968,366.2	1,208,218.1	1,129,897.2
Operación y mantenimiento de activo por concesión	1,581,222.1	1,466,660.4	1,254,666.0
Costos de peaje por concesión	170,429.3	133,314.0	135,836.2
Costo por uso derecho de vía y otros relacionados	157,820.8	173,516.3	139,949.2
Gastos generales y de administración	839,364.9	681,487.0	549,846.5
Total de costos y gastos sin costos de construcción	3,717,203.3	3,663,196.6	3,210,195.2
Costos de construcción de obras de ampliación y rehabilitación	820,549.0	210,058.3	624,445.2
UTILIDAD ANTES DE OTROS INGRESOS, NETO	5,340,012.6	6,066,394.7	5,795,345.9
Otros ingresos, neto	(199,210.4)	31,510.0	30,968.8
UTILIDAD DE OPERACIÓN	5,140,802.2	6,097,907.8	5,826,314.8
Resultado financiero	4,817,708.2	4,437,149.6	4,001,179.7
Gasto por intereses	4,512,311.1	4,452,726.5	3,931,617.0
Comisiones e intereses por financiamiento	4,348,688.1	4,159,854.3	3,802,925.7
Intereses instrumentos financieros derivados	23,609.3	(42,561.5)	(14,316.1)
Cancelación y reestructuración de instrumentos financieros derivados	-	50,518.1	-
Amortización comisiones y gastos por contratación de créditos	28,204.0	224,177.8	115,707.1
Intereses mantenimiento mayor	108,088.4	57,617.3	23,618.0
Intereses por derecho de uso	3,723.2	3,120.4	3,682.4
Pérdida en actualización de UDIS, neta	591,630.0	460,301.9	430,916.7
Ingresos por intereses	(290,169.0)	(475,960.5)	(361,357.2)
Pérdida (utilidad) cambiaria, neta	3,935.1	81.7	3.2
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS A LA UTILIDAD	323,094.0	1,660,758.1	1,825,135.1
IMPUESTOS A LA UTILIDAD	84,182.9	441,297.9	232,414.6
UTILIDAD NETA DEL PERIODO	238,911.1	1,219,460.2	1,592,720.4
Otros componentes de la utilidad Integral			
Valuación de instrumentos financieros derivados	(169,463.0)	(342,555.0)	124,286.0
Impuestos diferidos de los instrumentos financieros	50,838.0	102,766.0	(37,286.0)
Reclasificaciones por importes reconocidos en pérdidas y ganancias	23,609.0	5,996.0	(14,316.0)
Impuestos diferidos de instrumentos financieros reclasificados a pérdidas y ganancias	(7,083.0)	(1,798.0)	4,295.0
Pérdidas y ganancias actuariales	(49.0)	(1,113.6)	303.0
UTILIDAD INTEGRAL DEL PERIODO	136,763.1	982,755.7	1,670,002.5
Utilidad neta atribuible a:			
PROPIETARIOS DE LA CONTROLADORA	238,911.1	1,219,460.2	1,592,720.4
Utilidad integral atribuible a:			
PROPIETARIOS DE LA CONTROLADORA	136,763.1	982,755.7	1,670,002.5
UTILIDAD BÁSICA Y DILUIDA POR ACCIÓN ORDINARIA (pesos)	0.008	0.042	0.055

[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)			
	2020	2019	2018
ACTIVO			
Activo circulante			
Efectivo y equivalentes de efectivo, circulante	7,857,441.7	7,187,856.4	7,220,856.7
Clientes, neto	153,375.7	526,256.0	145,232.2
Impuestos por recuperar	218,920.6	146,902.7	68,589.6
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	1,607.5	-	-
Intereses de instrumentos financieros derivados por cobrar	(0.0)	2,063.2	4,250.4
Activo financiero por concesión porción circulante	427,134.7	401,173.9	403,682.9
Otras cuentas por cobrar y pagos anticipados	274,479.9	225,238.3	163,404.5
Total del activo circulante	8,932,960.1	8,489,490.5	8,006,016.3
Activo no circulante			
Efectivo restringido largo plazo	154,643.7	149,010.0	105,611.7
Activo financiero por concesión largo plazo	796,187.8	828,436.4	846,820.5
Activo intangible por concesión	46,681,541.6	41,313,432.1	42,232,140.5
Crédito mercantil	124,476.1	124,476.1	-
Mobiliario y equipo y derechos de franquicia, neto	24,679.2	22,321.1	19,020.6
Maquinaria y equipo, neto	13,234.6	8,837.4	6,615.4
Activos por derecho de uso, neto	50,534.1	46,885.6	62,392.6
Instrumentos financieros derivados	-	21,075.2	227,417.6
Impuestos a la utilidad diferidos	6,753,645.1	6,581,229.6	6,734,048.0
Otros activos	9,272.9	8,375.5	6,481.4
Total del activo no circulante	54,608,215.0	49,104,079.0	50,240,548.3
TOTAL DEL ACTIVO	63,541,175.1	57,593,569.5	58,246,564.6
PASIVO Y CAPITAL CONTABLE			
Pasivo circulante			
Proveedores	288,656.8	305,300.8	317,348.5
Intereses de financiamiento por pagar	1,395,398.8	1,348,410.6	835,461.0
Intereses de instrumentos financieros derivados por pagar	4,036.9	127.0	152.4
Otras cuentas por pagar	64,867.0	73,478.8	73,963.1
Provisiones para reparación y mantenimiento de infraestructura carretera corto plazo	1,164,591.7	336,732.3	299,350.5
Cuentas por pagar a partes relacionadas	702.8	3.5	3.5
Porción circulante de la deuda a largo plazo	1,364,024.0	1,075,250.6	883,475.3
Beneficios a empleados a corto plazo	108,630.7	365,752.1	214,626.5
Provisión por obra ejecutada no estimada	75,483.3	-	7,127.0
Impuestos por pagar, excepto a la utilidad	247,465.4	291,562.7	136,014.5
Impuestos a la utilidad por pagar	54,906.2	13,550.1	60,786.0
Total del pasivo circulante	4,768,763.8	3,810,168.5	2,828,308.3
Pasivo no circulante			
Deuda a largo plazo	49,682,438.0	49,356,745.5	41,532,797.7
Provisiones para reparación y mantenimiento de infraestructura carretera largo plazo	5,273,445.1	315,481.6	427,361.9
Beneficios a los empleados a largo plazo	62,250.1	64,112.6	45,807.0
Beneficios a los empleados post-empleo	6,813.2	5,635.8	3,674.1
Otras cuentas por pagar largo plazo	38,438.2	32,047.5	33,615.9
Instrumentos financieros derivados	251,502.1	125,893.9	603.8
Impuestos a la utilidad diferidos	91,488.7	114,983.3	156,804.5
Total del pasivo no circulante	55,406,375.5	50,014,900.2	42,200,664.9
TOTAL DEL PASIVO	60,175,139.3	53,825,068.7	45,028,973.2
CAPITAL CONTABLE			
Capital social	2,337,967.4	2,837,967.5	13,256,967.5
Resultados acumulados	1,208,527.4	1,006,909.5	(197,768.7)
Otros componentes de utilidad (pérdida) integral	(180,459.3)	(78,311.1)	158,394.2
TOTAL DEL CAPITAL CONTABLE	3,366,035.5	3,766,565.9	13,217,593.0
TOTAL	63,541,174.7	57,593,569.5	58,246,564.6

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

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	2020	2019	2018
ACTIVIDADES DE OPERACIÓN			
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	323,093.0	1,660,758.1	1,825,135.0
Partidas relacionadas con actividades de inversión:			
Depreciación y amortización	1,003,154.4	1,238,887.0	1,158,740.0
Partidas relacionadas con actividades de financiamiento:			
Deterioro activo intangible por concesión	232,425.5	-	-
Intereses devengados a cargo	4,460,499.7	4,220,592.0	3,830,226.0
Reclasificaciones por importes reconocidos en pérdidas y ganancias	23,609.3	7,956.7	(14,316.0)
Amortización de comisiones y gastos por financiamiento	50,019.8	238,680.0	115,707.0
Amortización de costo de la deuda	(21,815.7)	(14,502.0)	-
Fluctuación cambiaria no pagada	49.2	(7.4)	(75.0)
(Pérdida) ganancia en actualización de udís, neta	591,630.0	460,301.9	430,917.0
	6,662,665.2	7,812,666.3	7,346,334.0
+/- Disminución (aumento) en:			
Clientes	372,880.3	(381,023.8)	(35,260.0)
Impuestos por recuperar	(72,018.0)	(78,313.2)	(8,393.0)
Activo Financiero por Concesión	6,287.9	20,893.2	6,966.0
Otras cuentas por cobrar y pagos anticipados	(49,241.6)	(61,833.8)	26,161.0
Otros activos	(897.4)	(1,894.1)	(612.0)
+/- (Disminución) aumento en:			
Proveedores	(16,693.3)	(12,040.3)	21,224.0
Otras cuentas por pagar	(10,622.7)	12,774.1	2,064.0
Provisiones	135,387.0	(132,115.9)	64,726.0
Cuentas por pagar y por cobrar a partes relacionadas, neto	(908.2)	-	-
Impuestos por pagar, excepto impuestos a la utilidad	(24,569.7)	125,852.7	(56,520.0)
Impuestos a la utilidad pagados	(213,678.5)	(247,702.7)	(248,316.0)
Beneficios a los empleados, neto	(258,983.9)	169,431.1	91,911.0
Beneficios a los empleados post-empleo	1,128.4	848.1	707.0
Flujos netos de efectivo de actividades de operación	6,530,735.6	7,227,541.7	7,210,992.0
ACTIVIDADES DE INVERSIÓN			
Negocio Adquirido	-	(124,476.1)	-
Adquisición de mobiliario y equipo y derechos de franquicia	(7,635.0)	(11,929.3)	(3,850.0)
Adquisición de maquinaria, mobiliario y equipo	(12,701.3)	(10,818.9)	(9,683.0)
Activo intangible por concesión	(951,204.0)	(296,637.5)	(518,258.0)
Flujos netos de efectivo de actividades de inversión	(971,540.2)	(443,861.8)	(531,791.0)
ACTIVIDADES DE FINANCIAMIENTO			
Préstamos obtenidos	1,075,488.6	11,894,491.1	9,348,088.0
Prepago de deuda	(1,080,800.1)	(4,435,093.0)	(8,577,848.0)
Intereses pagados	(4,301,700.0)	(3,646,904.6)	(3,845,895.0)
Pago por pasivos por arrendamiento	(20,043.7)	(15,882.8)	(15,294.0)
Pagos de instrumentos financieros derivados	(19,572.4)	(7,956.7)	14,316.0
Comisiones por financiamiento	(56.6)	(128,154.8)	(114,170.0)
Gastos por colocación de acciones	(37,292.2)	(14,780.9)	-
Disminución de capital social	(500,000.0)	(10,419,000.0)	(5,002,000.0)
Flujos netos de efectivo de actividades de financiamiento	(4,883,976.4)	(6,773,281.7)	(8,192,803.0)
+/- Aumento (disminución) de efectivo y equivalentes de efectivo	675,219.0	10,398.2	(1,513,602.0)
Efectivo y equivalentes de efectivo al principio del periodo	7,336,866.4	7,326,468.3	8,840,070.0
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del periodo	8,012,085.4	7,336,866.5	7,326,468.0

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 2020 el 56.9% 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 2020, 2019 y 2018 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.

En los ingresos de peaje por concesión en 2020 respecto a 2019 hubo un decremento de 8.2% mientras que el crecimiento en 2019 respecto a 2018 fue de 9.0%. 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 2020 respecto a 2019 se vio beneficiado por el crecimiento en ingresos en 7.2% en el segmento de camiones; así también, el incremento de tráfico principalmente en los tramos Zapotlanejo – Lagos 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 principalmente 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.

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

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 2020:

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 2020
Crédito de Gastos de Capital Santander 2019	FARAC I	TIE 28	225 pbs	2034	851,108.8
Certificados Bursátiles pesos 2012	FARAC I	9.00%	N/A	2027	989,578.2
Certificados Bursátiles UDI 2012 ⁽¹⁾	FARAC I	5.25%	N/A	2032	2,409,904.2
Certificados Bursátiles pesos 2014	FARAC I	9.05%	N/A	2030	4,400,000.0
Certificados Bursátiles UDI 2018 ⁽²⁾	FARAC I	6.00%	N/A	2040	16,457,521.3
Certificados Bursátiles pesos 2019	FARAC I	9.67%	N/A	2038	2,800,000.0
Senior Notes	FARAC I	9.00%	N/A	2028	6,825,000.0
Crédito Simple Banobras ⁽³⁾	FARAC I	10.17%	N/A	2037	10,065,560.6
Crédito Simple Inbursa	FARAC I	10.35%	N/A	2034	4,577,616.0
Subtotal					49,376,289.0
Crédito COVIQSA (Banobras)	COVIQSA	8.08%	N/A	2025	602,525.4
Crédito COVIQSA (Sindicado)	COVIQSA	TIE 28	210 pbs	2025	1,006,074.6
Crédito CONIPSA	CONIPSA	TIE 28	210 pbs	2024	142,791.4
Subtotal					1,751,391.4
Total					51,127,680.3

(1) 364,827,617 UDIs al valor de la UDI al 31 de diciembre de 2020 de 6.605597

(2) 2,491,451,000 UDIs al valor de la UDI al 31 de diciembre de 2020 de 6.605597

(3) El crédito Simple Banobras corresponde a los tramos A, B y C con una tasa ponderada de 10.17%

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 Santander 2019.
2. Crédito Simple Banobras
3. Crédito Simple Inbursa
4. Certificados Bursátiles denominados en pesos RCO 12.
5. Certificados Bursátiles denominados en pesos RCO 14.
6. Certificados Bursátiles denominados en UDIs RCO 12U.
7. Certificados Bursátiles denominados en UDIs RCO 18U.
8. Certificados Bursátiles denominados en pesos RCO 19.
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).

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

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 2020 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 2020, 2019 y 2018 basada en los riesgos financieros de RCO, al término de cada año respectivo fue de 100.0%.

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

Tasa variable a tasa fija (cobertura)

El monto nocional al cierre de 2020 en FARAC I es de \$851.1 millones, con una tasa fija promedio ponderada de 9.1%. COVIQSA tuvo un monto nocional al cierre de diciembre de 2020 de \$1,006.1 millones con una tasa fija de 6.11% y CONIPSA tuvo un monto nocional al cierre de diciembre de 2020 de \$142.8 millones con una tasa fija de 5.78%.

El monto nocional al cierre de diciembre de 2019 en FARAC I fue de \$165.6 millones, con una tasa fija promedio ponderada de 9.1%. COVIQSA tuvo un monto nocional al cierre de diciembre de 2019 de \$1,197.0 millones con una tasa fija de 6.11% y CONIPSA tuvo un monto nocional al cierre de diciembre de 2019 de \$175.7 millones con una tasa fija de 5.78%.

El monto nocional al cierre de diciembre de 2018 en RCO fue de \$2,769.8 millones para RCO, con una tasa fija promedio ponderada de 8.08%. COVIQSA tuvo un monto nocional al cierre de diciembre de 2018 de \$1,358.0

millones con una tasa fija de 6.11% y CONIPSA tuvo un monto nocional al cierre de diciembre de 2018 de \$203.4 millones con una tasa fija de 5.78%.

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

Concesión	Monto nocional / valor nominal**	Valor del activo subyacente/ variable de referencia			Valor razonable *			Fecha de vencimiento
		2020	2019	2018	2020	2019	2018	
FARAC I		N/A	N/A	8.5560% (TIIE a 28 días)	-	-	271.4	11-sep-28
FARAC I		N/A	N/A	7.3680% (TIIE a 28 días)	-	-	52,257.6	11-sep-28
FARAC I		N/A	N/A	7.9550% (TIIE a 28 días)	-	-	23,435.7	10-sep-28
FARAC I		N/A	N/A	7.6975% (TIIE a 28 días)	-	-	3,087.7	11-sep-28
FARAC I		N/A	N/A	7.753% (TIIE a 28 días)	-	-	25,578.8	11-sep-28
FARAC I		N/A	N/A	8.4525% (TIIE a 28 días)	-	-	3,445.6	11-sep-28
FARAC I		N/A	N/A	8.51% (TIIE a 28 días)	-	-	3,279.8	11-sep-28
FARAC I		N/A	N/A	8.5560% (TIIE a 28 días)	-	-	104.9	10-sep-28
FARAC I		N/A	N/A	8.9040% (TIIE a 28 días)	-	-	(603.8)	10-sep-28
FARAC I	851,108.8	9.085% (TIIE a 28 días)	9.085% (TIIE a 28 días)	N/A	(211,575.1)	(125,893.9)	-	12-jun-34
	851,108.8				- 211,575.1	- 125,893.9	110,857.7	
COVIQSA	530,838.0	6.1100% (TIIE a 28 días)	6.1100% (TIIE a 28 días)	6.1100% (TIIE a 28 días)	(19,553.6)	9,309.0	53,495.0	27-may-25
COVIQSA	475,236.6	6.1100% (TIIE a 28 días)	6.1100% (TIIE a 28 días)	6.1100% (TIIE a 28 días)	(16,753.3)	8,184.7	47,160.7	27-may-25
	1,006,074.6				- 36,306.9	17,493.6	100,655.8	
CONIPSA	71,395.7	5.7800% (TIIE a 28 días)	5.7800% (TIIE a 28 días)	5.7800% (TIIE a 28 días)	(1,865.5)	1,807.0	7,702.8	27-ago-24
CONIPSA	71,395.7	5.7800% (TIIE a 28 días)	5.7800% (TIIE a 28 días)	5.7800% (TIIE a 28 días)	(1,754.6)	1,774.5	7,597.6	27-ago-24
	142,791.4				- 3,620.1	3,581.5	15,300.4	

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

** Valor nocional/valor nominal al cierre de diciembre de 2020

III.3.3 Impuestos a la utilidad diferidos.

Derivado principalmente de las pérdidas fiscales y otras diferencias temporales, a la fecha, se cuenta con impuestos a la utilidad diferidos en el activo, cuyo saldo total al 31 de diciembre de 2020 fue de \$6,753.6 millones, mientras que para 2019 se situó en \$6,581.2 millones de Pesos. Al cierre de 2018 el saldo fue de \$6,734.1 millones de Pesos.

Por otro lado, se cuenta con impuestos a la utilidad diferidos en el pasivo, cuyo saldo al 31 de diciembre de 2020 fue de \$91.5 millones, \$114.9 millones en 2019 y \$156.8 millones en 2018.

III.3.4 Estado de los Créditos.

Al 31 de diciembre de 2020 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 2020, 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.

5. AUTOVIM

Al 31 de diciembre de 2020, AUTOVIM no tiene ningún contrato de crédito.

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

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 auditados al 31 de diciembre de 2020 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 2020 las modificaciones a las IFRS y las nuevas y revisadas IFRS aplicables para la Compañía.

Resultados de Operación 2020 vs 2019

Tabla 23. Año 2020 comparado con el año 2019

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:						
	2020	% / Ingresos Totales	2019	% / Ingresos Totales	Variación \$	Variación %
INGRESOS TOTALES	9,877,765.0	100.00	9,939,649.6	100.00	(61,884.6)	(0.62)
Ingresos por peaje por concesión	7,468,096.1	75.6	8,133,194.0	81.8	(665,097.8)	(8.18)
Ingresos por servicios de peaje	900,441.4	9.1	863,311.8	8.7	37,129.6	4.30
Ingresos por servicios de operación	428,575.7	4.3	430,472.6	4.3	(1,897.0)	(0.44)
Ingresos por uso derecho de vía y otros relacionados	244,398.0	2.5	302,612.9	3.0	(58,214.9)	(19.24)
Total ingresos de peaje y otros ingresos de concesión	9,041,511.2	91.5	9,729,591.3	97.9	(688,080.1)	(7.07)
Ingreso por servicios administrativos	15,704.8	0.2	-	-	15,704.8	100.00
Ingresos por construcción de obras de ampliación y rehabilitación	820,549.0	8.3	210,058.3	2.1	610,490.7	290.63
COSTOS Y GASTOS	4,537,752.4	45.9	3,873,254.2	39.0	664,498.1	17.16
Amortización del activo intangible por concesión	968,366.2	9.8	1,208,218.1	12.2	(239,851.9)	(19.85)
Operación y mantenimiento de activo por concesión	1,581,222.1	16.0	1,466,660.4	14.8	114,561.7	7.81
Costos de peaje por concesión	170,423.3	1.7	133,314.0	1.3	37,115.3	27.84
Costo por uso derecho de vía y otros relacionados	157,820.8	1.6	173,516.3	1.7	(15,695.6)	(9.05)
Gastos generales y de administración	839,364.9	8.5	681,487.0	6.9	157,877.9	23.17
Total de costos y gastos sin costos de construcción	3,717,203.3	37.6	3,663,195.9	36.9	54,007.4	1.47
Costos de construcción de obras de ampliación y rehabilitación	820,549.0	8.3	210,058.3	2.1	610,490.7	290.63
UTILIDAD ANTES DE OTROS INGRESOS, NETO	5,340,012.6	54.1	6,066,395.4	61.0	(726,382.8)	(11.97)
Otros ingresos, neto	(199,210.4)	(2.0)	31,510.0	0.3	(230,720.4)	(732.21)
UTILIDAD DE OPERACIÓN	5,140,802.2	52.0	6,097,905.4	61.3	(957,103.2)	(15.70)
Resultado financiero	4,817,708.2	48.8	4,437,149.6	44.6	380,558.6	8.58
Gasto por intereses	4,512,311.1	45.7	4,452,726.5	44.8	59,584.6	1.34
Comisiones e intereses por financiamiento	4,348,688.1	44.0	4,159,854.3	41.9	188,833.9	4.54
Intereses instrumentos financieros derivados	23,609.3	0.2	(42,561.5)	(0.4)	66,170.8	155.47
Cancelación y reestructuración de instrumentos financieros derivados	-	-	50,518.1	0.5	(50,518.1)	(100.00)
Amortización comisiones y gastos por contratación de créditos	28,204.0	0.3	224,177.8	2.3	(195,973.8)	(87.42)
Intereses mantenimiento mayor	108,088.4	1.1	57,617.3	0.6	50,471.0	87.60
Intereses por derecho de uso	3,723.2	0.0	3,120.4	0.0	602.8	19.32
Pérdida en actualización de UDIS, neta	591,630.0	6.0	460,301.9	4.6	131,328.1	28.53
Ingresos por intereses	(290,169.0)	(2.9)	(475,960.5)	(4.8)	185,791.5	39.04
Pérdida (utilidad) cambiaria, neta	3,935.1	0.0	81.7	0.0	3,853.3	4,715.56
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS A LA UTILIDAD	323,094.0	3.3	1,660,758.1	16.7	(1,337,664.1)	(80.55)
IMPUESTOS A LA UTILIDAD	84,182.9	0.9	441,297.9	4.4	(357,115.0)	(80.92)
UTILIDAD NETA DEL PERIODO	238,911.1	2.4	1,219,460.2	12.3	(980,549.1)	(80.41)
Otros componentes de la utilidad Integral						
Valuación de instrumentos financieros derivados	(169,463.0)	(1.7)	(342,555.0)	(3.4)	173,092.0	50.5
Impuestos diferidos de los instrumentos financieros	50,838.0	0.5	102,766.0	1.0	(51,928.0)	(50.5)
Reclasificaciones por importes reconocidos en pérdidas y ganancias	23,609.0	0.2	5,996.0	0.1	17,613.0	293.7
Impuestos diferidos de instrumentos financieros reclasificados a pérdidas y ganancias	(7,083.0)	(0.1)	(1,798.0)	(0.0)	(5,285.0)	(293.9)
Pérdidas y ganancias actuariales	(49.0)	(0.0)	(1,113.6)	(0.0)	1,064.6	95.6
UTILIDAD INTEGRAL DEL PERIODO	136,763.1	1.4	982,755.7	9.9	(845,992.5)	(86.1)
Utilidad neta atribuible a:						
PROPIETARIOS DE LA CONTROLADORA	238,911.1	2.4	1,219,460.2	12.3	(980,549.1)	(80.4)
Utilidad integral atribuible a:						
PROPIETARIOS DE LA CONTROLADORA	136,763.1	1.4	982,755.7	9.9	(845,992.5)	(86.1)
UTILIDAD BÁSICA Y DILUIDA POR ACCIÓN ORDINARIA (pesos)	0.008	0.000	0.042	0.000	(0.034)	(80.4)

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

Ingresos

Los ingresos totales de RCO disminuyeron 0.62% situándose en \$9,877.8 millones en 2020 respecto de \$9,939.6 millones en 2019. Los ingresos totales sin considerar los ingresos por construcción de Obras de Ampliación pasaron de \$9,729.6 millones a \$9,057.2 millones, lo que representó un decremento de 6.9% o \$672.3 millones. En 2020, los ingresos de RCO consistieron principalmente en ingresos de peaje por concesión, lo que representó un 75.6% de los ingresos totales de dicho año, de los cuales \$28.5 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 13.5% del total de los ingresos totales consolidados de 2020.

Los ingresos de peaje por concesión (FARAC I, COTESA y AUTOVIM) disminuyeron en 8.2% para situarse en \$7,468.1 millones en 2020 respecto de \$8,133.1 millones en 2019. Estos ingresos por peaje son atribuibles a una combinación del aumento en 4.9% en las tarifas de peaje, la disminución de 14.1% en el TPD y un aumento de 0.9% debido a un cambio en la mezcla vehicular a vehículos con un mayor número de ejes durante 2020.

Los ingresos por servicios de peaje pagados por SCT a CONIPSA y a COVIQSA aumentaron en 4.3% para situarse en \$900.4 millones en 2020 respecto de \$863.3 millones en 2019. Los pagos por servicios de operación hechos por SCT a CONIPSA y a COVIQSA disminuyeron un 0.4% para situarse en \$428.6 millones en 2020 respecto de \$430.4 millones en 2019. 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, disminuyó en 19.2% para situarse en \$244.4 millones en 2020 respecto de \$302.6 millones en 2019.

Costos y Gastos

Gastos de operación y mantenimiento de activo por concesión aumentaron en 7.8% para situarse en \$1,581.1 millones en 2020 respecto de \$1,466.7 millones en 2019. Dentro de este rubro se registra la provisión de gastos de mantenimiento mayor, la cual en 2020 fue de \$1,302.7 millones, mayor en \$185.3 millones o un 16.6% en comparación con 2019; este incremento se debe principalmente a la actualización de las variables utilizadas (principalmente el precio del asfalto) para el cálculo de 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 disminuyeron en un 9.0%, pasando de \$173.5 millones en 2019 a \$157.8 millones en 2020, esto derivado del decremento en los ingresos por uso y derecho de vía y otros relacionados.

Los costos de peaje por concesión aumentaron en 27.8% para situarse en \$170.4 millones en 2020 respecto de \$133.3 millones en 2020.

Los gastos generales y de administración reflejan un incremento de 23.2% para situarse en \$839.4 millones en 2020 respecto de \$681.5 millones en 2019.

Los gastos de amortización del activo intangible por concesión disminuyeron en 19.8%, o \$239.7 millones para situarse en \$968.5 millones en 2020 respecto de \$1,208.2 millones en 2019.

Utilidad de Operación; UAFIDA y UAFIDA Ajustada

La utilidad de operación se disminuyó en un 15.7% con un valor de \$5,140.8 millones al cierre de 2020 comparado con un valor de \$6,097.9 millones al cierre de 2019.

La UAFIDA disminuyó en un 16.3% registrando \$6,143.9 millones al cierre de 2020 respecto a \$7,336.8 millones registrados al cierre de 2019.

La UAFIDA Ajustada disminuyó en un 11.9% alcanzando \$7,446.6 millones al cierre de 2020 en comparación con \$8,454.1 millones al cierre de 2019. Lo anterior se debió principalmente al decremento en utilidad de operación antes mencionado.

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

Resultado financiero

El gasto por intereses aumentó en 1.3% o \$59.6 millones registrando \$4,512.3 millones al cierre de 2020 respecto a \$4,452.7 millones al cierre de 2019, dicho aumento se debió principalmente a: (i) el incremento de \$188.8 millones en las comisiones e intereses por financiamiento, (ii) el aumento en los intereses de instrumentos financieros derivados en \$66.2 millones, (iii) el decremento de \$196.0 millones en la amortización de comisiones y gastos por contratación de créditos, (iv) la cancelación y reestructuración de instrumentos financieros derivados por \$50.5 millones, (v) disminución de \$196.0 millones en amortización comisiones y gastos por contratación de créditos, (vi) el aumento por \$50.5 millones en los intereses de la provisión de mantenimiento mayor y (vii) el incremento de \$0.6 millones en intereses por derecho de uso.

Así también, RCO reconoce una pérdida en actualización de UDIS, misma que no representó una salida de efectivo durante 2020, de los Certificados Bursátiles denominados en UDI por \$591.6 millones, pero afectará el gasto por intereses en periodos futuros.

Los ingresos por intereses disminuyeron un 39.0% o \$185.9 millones reduciendo la cifra a \$290.1 millones al cierre de 2020 en comparación con los \$476.0 millones al cierre de 2019 debido principalmente al aumento de las cuentas de inversión.

Al cierre de 2020, RCO registró una pérdida cambiaria de \$3.9 millones; al cierre del 2019, RCO registró una pérdida cambiaria de \$0.1 millones como resultado de las fluctuaciones en el tipo de cambio y su efecto en las cuentas por pagar denominados en moneda extranjera.

Utilidad antes de impuestos a la utilidad

Al cierre de 2020, RCO reportó una ganancia antes de impuestos a la utilidad consolidada de \$323.1 millones, que representó un decremento del 80.6% en razón de la utilidad antes de impuestos a la utilidad registrada al cierre de 2019 equivalente a \$1,660.8 millones.

Utilidad Neta

La utilidad neta consolidada se disminuyó en un 80.5%, alcanzando una utilidad con valor de \$238.9 millones al cierre de 2020, en comparación con la utilidad de \$1,219.5 millones registrada al cierre de 2019.

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

Resultados de Operación 2019 vs 2018

Tabla 24. Año 2019 comparado con el año 2018

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:						
	2019	% / Ingresos Totales	2018	% / Ingresos Totales	Variación \$	Variación %
INGRESOS TOTALES	9,939,649.6	100.00	9,629,986.7	100.00	309,662.9	3.22
Ingresos por peaje por concesión	8,133,194.0	81.8	7,462,708.7	77.5	670,485.3	8.98
Ingresos por servicios de peaje	863,311.8	8.7	823,705.4	8.6	39,606.4	4.81
Ingresos por servicios de operación	430,472.6	4.3	429,517.4	4.5	955.2	0.22
Ingresos por uso derecho de vía y otros relacionados	302,612.9	3.0	289,609.6	3.0	13,003.3	4.49
Total ingresos de peaje y otros ingresos de concesión	9,729,591.3	97.9	9,005,541.1	93.5	724,050.2	8.04
Ingresos por construcción de obras de ampliación y rehabilitación	210,058.3	2.1	624,445.6	6.5	(414,387.2)	(66.36)
COSTOS Y GASTOS	3,873,254.2	39.0	3,834,640.4	39.8	38,613.9	1.01
Amortización del activo intangible por concesión	1,208,218.1	12.2	1,129,897.2	11.7	78,320.9	6.93
Operación y mantenimiento de activo por concesión	1,466,660.4	14.8	1,254,666.0	13.0	211,994.4	16.90
Costos de peaje por concesión	133,314.0	1.3	135,836.2	1.4	(2,522.2)	(1.86)
Costo por uso derecho de vía y otros relacionados	173,516.3	1.7	139,949.2	1.5	33,567.1	23.99
Gastos generales y de administración	681,487.0	-	549,846.5	-	-	23.94
Total de costos y gastos sin costos de construcción	3,663,195.9	36.9	3,210,195.2	33.3	453,000.7	14.11
Costos de construcción de obras de ampliación y rehabilitación	210,058.3	2.1	624,445.2	6.5	(414,386.9)	(66.36)
UTILIDAD ANTES DE OTROS INGRESOS (GASTOS), NETO	6,066,395.4	61.0	5,795,346.3	60.2	271,049.1	4.68
Otros ingresos, neto	31,510.0	0.3	30,968.8	0.3	541.2	1.75
UTILIDAD DE OPERACIÓN	6,097,905.4	61.3	5,826,315.2	60.5	271,590.2	4.66
Gasto por intereses	4,452,726.5	44.8	3,931,617.0	40.8	521,109.5	13.25
Comisiones e intereses por financiamiento	4,159,854.3	41.9	3,802,925.7	39.5	356,928.6	9.39
Intereses instrumentos financieros derivados	(42,561.5)	(0.4)	(14,316.1)	(0.1)	(28,245.4)	(197.30)
Amortización comisiones y gastos por contratación de créditos	224,177.8	2.3	115,707.1	1.2	108,470.7	93.75
Intereses mantenimiento mayor	57,617.3	0.6	23,618.0	0.2	33,999.4	143.96
Pérdida en actualización de UDIS	460,301.9	4.6	430,916.7	4.5	29,385.3	6.82
Ingresos por intereses	(475,960.5)	(4.8)	(361,357.2)	(3.8)	(114,603.3)	(31.71)
(Ganancia) pérdida cambiaria, neta	81.7	0.0	3.2	0.0	78.5	2,427.6
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS A LA UTILIDAD	1,660,758.1	16.7	1,825,135.1	19.0	(164,376.9)	(9.01)
IMPUESTOS A LA UTILIDAD	441,297.9	4.4	232,414.6	2.4	208,883.3	89.88
UTILIDAD NETA CONSOLIDADA DEL PERIODO	1,219,460.2	12.3	1,592,720.4	16.5	(373,260.2)	(23.44)
Otros componentes de la utilidad Integral						
Partidas que serán reclasificadas posteriormente a pérdidas y ganancias						
Valuación de instrumentos financieros derivados	(342,555.0)	(3.4)	124,286.0	1.3	(466,841.0)	(375.6)
Impuestos diferidos de los instrumentos financieros	102,766.0	1.0	(37,286.0)	(0.4)	140,052.0	375.6
Reclasificaciones por importes reconocidos en pérdidas y ganancias	5,996.0	0.06	(14,316.0)	(0.15)	20,312.0	141.88
Impuestos diferidos de instrumentos financieros reclasificados a pérdidas y ga	(1,798.0)	(0.02)	4,295.0	0.04	(6,093.00)	(141.86)
Pérdidas actuariales	(1,113.6)	(0.0)	303.0	0.0	(1,416.6)	(467.5)
UTILIDAD INTEGRAL DEL PERIODO	982,755.7	9.9	1,670,002.5	17.3	(687,246.8)	(41.2)
UTILIDAD BÁSICA Y DILUIDA POR ACCIÓN ORDINARIA (pesos)	0.042	0.000	0.055	0.000	(0.013)	(23.4)

Ingresos

Los ingresos totales de RCO ascendieron 3.22% para situarse en \$9,939.6 millones en 2019 respecto de \$9,630.0 millones en 2018. Los ingresos totales sin considerar los ingresos por construcción de Obras de Ampliación pasaron de \$9,005.5 millones a \$9,729.6 millones, lo que representó un incremento de 8.0% o \$724.1 millones. En 2019, los ingresos de RCO consistieron principalmente en ingresos de peaje por concesión, lo que representó un 81.8% de los ingresos totales de dicho año, de los cuales \$62.4 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 13.0% del total de los ingresos totales consolidados de 2019.

Los ingresos de peaje por concesión aumentaron en 9.0% para situarse en \$8,133.2 millones en 2019 respecto de \$7,462.7 millones en 2018. Este aumento en los ingresos por peaje es atribuible a una combinación del aumento en 7.4% en las tarifas de peaje, un aumento de 2.5% en el TPD y un aumento de 0.9% debido a un cambio en la mezcla vehicular a vehículos con un mayor número de ejes durante 2019.

Los ingresos por servicios de peaje pagados por SCT a CONIPSA y a COVIQSA aumentaron en 4.8% para situarse en \$863.3 millones en 2019 respecto de \$823.7 millones en 2018. Los pagos por servicios de operación hechos por SCT a CONIPSA y a COVIQSA incrementaron un 0.2% para situarse en \$430.4 millones en 2019 respecto de

\$429.5 millones en 2018. 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 4.5% para situarse en \$302.6 millones en 2019 respecto de \$289.6 millones en 2018.

Costos y Gastos

Gastos de operación y mantenimiento de activo por concesión aumentaron en 16.9% para situarse en \$1,466.6 millones en 2019 respecto de \$1,254.7 millones en 2018. Dentro de este rubro se registra la provisión de gastos de mantenimiento mayor, la cual en 2019 fue de \$1,117.4 millones, mayor en \$131.6 millones o un 13.3% en comparación con 2018; este incremento se debe principalmente a la actualización de las variables utilizadas (principalmente el precio del asfalto) para el cálculo de 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 24.0%, pasando de \$140.0 millones en 2018 a \$173.5 millones en 2019, esto derivado del incremento en los ingresos por uso y derecho de vía y otros relacionados.

Los costos de peaje por concesión disminuyeron en 1.9% para situarse en \$133.3 millones en 2019 respecto de \$135.8 millones en 2018.

Los gastos generales y de administración reflejan un incremento de 23.9% para situarse en \$681.5 millones en 2019 respecto de \$549.9 millones en 2018.

Los gastos de amortización del activo intangible por concesión incrementaron en 6.93%, o \$78.3 millones para situarse en \$1,208.2 millones en 2019 respecto de \$1,129.9 millones en 2018.

Utilidad de Operación; UAFIDA y UAFIDA Ajustada

La utilidad de operación se incrementó en un 4.7% con un valor de \$6,097.9 millones al cierre de 2019 comparado con un valor de \$5,826.3 millones al cierre de 2018.

La UAFIDA se incrementó en un 4.6% registrando \$7,336.8 millones al cierre de 2019 respecto a \$6,985.0 millones registrados al cierre de 2018.

La UAFIDA Ajustada se incrementó en un 6.1% alcanzando \$8,454.1 millones al cierre de 2019 en comparación con \$7,970.7 millones al cierre de 2018. Lo anterior se debió principalmente al incremento en utilidad de operación antes mencionado.

Resultado financiero

El gasto por intereses aumentó en 13.2% o \$521.1 millones registrando \$4,452.7 millones al cierre de 2019 respecto a \$3,931.6 millones al cierre de 2018, dicho aumento se debió principalmente a: (i) el incremento de \$356.9 millones en las comisiones e intereses por financiamiento, (ii) la disminución en los intereses de instrumentos financieros derivados en \$28.3 millones, (iii) el incremento de \$108.5 millones en la amortización de comisiones y gastos por contratación de créditos y (iv) el aumento por \$34.0 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 2019, de los Certificados Bursátiles denominados en UDI por \$460.3 millones, pero afectará el gasto por intereses en periodos futuros.

Los ingresos por intereses incrementaron un 31.7% o \$114.6 millones alcanzando la cifra de \$476.0 millones al cierre de 2019 en comparación con los \$361.4 millones al cierre de 2018 debido principalmente al aumento de las cuentas de inversión.

Al cierre de 2019, RCO registró una pérdida cambiaria de \$0.1 millones; al cierre del 2018, RCO no registró una

pérdida ni ganancia cambiaría como resultado de las fluctuaciones en el tipo de cambio y su efecto en las cuentas por pagar denominados en moneda extranjera.

Utilidad antes de impuestos a la utilidad

Al cierre de 2019, RCO reportó una ganancia antes de impuestos a la utilidad consolidada de \$1,660.8 millones, que representó un decremento del 9.0% en razón de la utilidad antes de impuestos a la utilidad registrada al cierre de 2018 equivalente a \$1,825.1 millones.

Utilidad Neta

La utilidad neta consolidada se disminuyó en un 23.4%, alcanzando una utilidad con valor de \$1,219.5 millones al cierre de 2019, en comparación con la utilidad de \$1,592.7 millones registrada al cierre de 2018.

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:	2020	2019	2018
(Cifras en miles)			
<u>Estado de Flujo de Efectivo consolidado:</u>			
Flujos de efectivo netos proveídos por actividades operativas	6,530,735.6	7,227,541.8	7,210,990.7
Flujos de efectivo netos proveídos por (usados en) actividades de inversión	(971,540.2)	(443,861.8)	(531,787.6)
Flujos de efectivo netos usados en actividades de financiamiento	(4,883,976.4)	(6,773,282.7)	(8,192,804.0)

Actividades de Operación

El efectivo neto obtenido por actividades de operación para el ejercicio fiscal terminado el 31 de diciembre de 2020 fue \$6,530.7 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 \$213.7 millones.

El efectivo neto generado por actividades operativas para el ejercicio fiscal terminado el 31 de diciembre de 2019 fue \$7,227.6 millones y fue compuesto principalmente por ingresos de peaje por concesión, ingresos por servicios de peaje, ingresos por servicios de operación e ingresos por uso de Derecho de Vía. Así también, se tuvo un pago de impuestos a la utilidad por \$247.7 millones.

El efectivo neto generado por actividades operativas para el ejercicio fiscal terminado el 31 de diciembre de 2018 fue \$7,211.0 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 \$248.3 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 2020 fue de \$971.5 millones y se compuso principalmente de pagos hechos para completar ciertas Obras de Ampliación por \$951.2 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 2019 fue de \$443.8 millones y se compuso principalmente de pagos hechos para completar ciertas Obras de Ampliación por \$296.6 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 2018 fue de \$531.8 millones y se compuso principalmente de pagos hechos para completar ciertas Obras de Ampliación por \$518.3 millones, montos que incrementan el valor en libros de los activos intangibles de la concesión.

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

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 2020 fue \$4,884.0 millones y se compuso principalmente de préstamos obtenidos por \$1,075.5, pagos de deuda por \$1,080.8 millones, pagos de intereses por \$4,301.7 millones, pagos de comisiones por financiamiento por \$1 millones, así como la disminución de capital social por \$500.0 millones.

El efectivo neto utilizado en actividades de financiamiento para el ejercicio fiscal terminado el 31 de diciembre de 2019 fue \$6,773.3 millones y se compuso principalmente de préstamos obtenidos por \$11,894.5, pagos de deuda por \$4,435.1 millones, pagos de intereses por \$3,646.9 millones, pagos de comisiones por financiamiento por \$128.1 millones, así como la disminución de capital social por \$10,419.0 millones.

El efectivo neto utilizado en actividades de financiamiento para el ejercicio fiscal terminado el 31 de diciembre de 2018 fue \$8,192.8 millones y se compuso principalmente de préstamos obtenidos por \$9,348.1 millones, pagos de deuda por \$8,577.8 millones, pagos de intereses por \$3,845.9 millones, pagos de comisiones por financiamiento por \$114.2 millones, así como la disminución de capital social por \$5,002.0 millones.

III.4.2 Situación Financiera, Liquidez y Recursos de Capital

Descripción de las políticas que rigen la tesorería de RCO

a) Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido

Consisten principalmente en depósitos bancarios en cuentas de cheques e inversiones en valores a corto plazo, de gran liquidez, fácilmente convertibles en efectivo con vencimiento hasta de tres meses a partir de su fecha de adquisición y sujetos a riesgos poco importantes de cambios en valor. El efectivo se presenta a valor nominal y los equivalentes se valúan a su valor razonable o, si son instrumentos financieros que la Entidad espera recuperar cobrando los flujos de efectivo contractuales, se valúan a su costo amortizado o a su valor nominal si es que no tienen componente de financiamiento explícito; las fluctuaciones en su valor se reconocen en los resultados del período. Los equivalentes de efectivo están representados principalmente por inversiones en instrumentos gubernamentales o en otros instrumentos libres de riesgo. El efectivo y equivalentes cuya disponibilidad sea restringida o con un propósito específico se presentan por separado en el activo circulante o no circulante, según corresponda.

b) Activos financieros

i. Reconocimiento, medición inicial y baja de instrumentos financieros

Los activos financieros se reconocen cuando la Entidad forma parte de las cláusulas contractuales de un instrumento financiero.

Los activos financieros se dan de baja en cuentas cuando los derechos contractuales sobre los flujos de efectivo del activo financiero expiran o cuando el activo y sustancialmente todos sus riesgos y beneficios se transfieren.

ii. Valuación inicial de activos financieros

A excepción de las cuentas por cobrar a clientes, que no contienen un componente de financiamiento significativo y se valúan al precio de la transacción de acuerdo con la IFRS 15, todos los activos financieros se valúan inicialmente a valor razonable ajustado por los costos de transacción.

Todos los ingresos y gastos relacionados con activos financieros se reconocen en resultados y se presentan dentro de los costos financieros, ingresos u otras partidas financieras; excepto el deterioro de las cuentas por cobrar a clientes que se presenta en gastos.

iii. Valuación subsecuente de activos financieros

Activos financieros a costo amortizado

Los activos financieros se valúan a costo amortizado si se cumple con las siguientes condiciones (y no se designan a VRCR):

- se mantienen dentro de un modelo de negocio cuyo objetivo es mantener los activos financieros y cobrar

- sus flujos de efectivo contractuales;
- los términos contractuales de los activos financieros dan lugar a flujos de efectivo que son únicamente pagos de capital e intereses sobre el saldo de capital pendiente.

Después del reconocimiento inicial, estos activos se valúan a costo amortizado utilizando el método de tasa de interés efectiva. Se omite el descuento cuando el efecto del descuento no es material. El efectivo y equivalentes de efectivo de la Entidad, las cuentas por cobrar a clientes y la mayoría de las otras cuentas por cobrar se clasifican en esta categoría de instrumentos financieros.

El método de tasa de interés efectiva es un método de cálculo del costo amortizado de un instrumento de deuda y de asignación del ingreso por intereses a lo largo del período pertinente.

Para los activos financieros que no fueron comprados o activos financieros sin deterioro de crédito en la fecha de reconocimiento inicial, la tasa de interés efectiva es la tasa que descuenta exactamente los flujos 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) excluyendo las pérdidas crediticias esperadas, a lo largo de la vida esperada del instrumento de deuda (o, cuando sea adecuado, en un período más corto) al importe bruto en libros del activo financiero en su reconocimiento inicial. Para los activos financieros comprados o activos financieros con deterioro de crédito en la fecha de reconocimiento inicial, la tasa de interés efectiva ajustada por el riesgo de crédito se determina mediante el descuento de los flujos futuros de efectivo estimados, incluyendo pérdidas crediticias esperadas, al costo amortizado del instrumento de deuda en la fecha de reconocimiento inicial.

El costo amortizado de un activo financiero es el monto al cual el activo financiero se valúa en el reconocimiento inicial, menos los pagos de capital, más la amortización acumulada utilizando el método de tasa de interés efectiva de cualquier diferencia entre ese monto inicial y el monto al vencimiento, ajustado por cualquier estimación de pérdidas. El valor bruto en libros de un activo financiero es el costo amortizado de un activo financiero antes de ajustar cualquier provisión para pérdidas.

El ingreso por interés se registra con base en la tasa de interés efectiva para instrumentos de deuda valuados posteriormente a costo amortizado o a VRORI. Los ingresos por interés se reconocen en resultados y se incluyen en el rubro de Ingreso por intereses.

Para los activos financieros que no fueron comprados o activos financieros sin deterioro de crédito en la fecha de reconocimiento inicial, el ingreso por interés se calcula aplicando la tasa de interés efectiva al valor bruto en libros del activo financiero, excepto para los activos financieros que posteriormente han sufrido deterioro de crédito; para estos activos, el ingreso por interés se reconoce aplicando la tasa de interés efectiva al costo amortizado del activo financiero. Si en periodos de reporte posteriores, el riesgo crediticio en el instrumento financiero con deterioro crediticio mejora, de modo que el activo financiero ya no tiene deterioro crediticio, los ingresos por intereses se reconocen aplicando la tasa de interés efectiva al valor bruto en libros del activo financiero. Para los activos financieros comprados o activos financieros con deterioro de crédito en la fecha de reconocimiento inicial, la Entidad reconoce los ingresos por intereses aplicando la tasa de interés efectiva ajustada por el riesgo de crédito al costo amortizado del activo financiero a partir de su reconocimiento inicial. El cálculo no se realiza sobre el valor bruto en libros, incluso si el riesgo crediticio del activo financiero mejora posteriormente, de modo que el activo financiero ya no tiene deterioro crediticio.

Activos financieros a VRORI

La Entidad valúa los activos financieros a VRORI si los activos cumplen con las siguientes condiciones:

- Se mantienen bajo un modelo de negocio cuyo objetivo es ‘mantener para cobrar’ los flujos de efectivo asociados y para vender los activos financieros, y
- los términos contractuales de los activos financieros dan lugar a flujos de efectivo que son únicamente pagos de capital e intereses sobre el saldo de capital pendiente.

Cualquier ganancia o pérdida reconocida en otros resultados integrales (“ORI”) se reciclará a la utilidad o pérdida neta al momento de la baja del activo financiero.

Activos financieros a VROR

Los activos financieros que se mantienen dentro de un modelo de negocio diferente a ‘mantener para cobrar’ o ‘mantener para cobrar y vender’ se valúan a VROR. Además, independientemente del modelo de negocio, los activos financieros cuyos flujos de efectivo contractuales no son únicamente de pagos de capital e intereses se

contabilizan a VROR. Los instrumentos financieros derivados entran en esta categoría, excepto aquellos designados y efectivos como instrumentos de cobertura, para los cuales se aplican los requerimientos de contabilidad de cobertura.

Deterioro en el valor de los activos financieros

La Entidad utiliza información prospectiva para reconocer las pérdidas crediticias esperadas. La Entidad reconoce una estimación por pérdidas crediticias esperadas ("EPCE") por préstamos y otros activos financieros de tipo de deuda medidos a costo amortizado y VROR, cuentas por cobrar a clientes, activos contractuales reconocidos y valuados de acuerdo con la IFRS 15 y compromisos de préstamos.

Para instrumentos financieros a costo amortizado la Entidad considera una mayor gama de información cuando evalúa el riesgo crediticio y determina las pérdidas crediticias esperadas, incluidos los eventos pasados, condiciones actuales, así como pronósticos razonables y respaldados que afectan la recuperación esperada de los flujos de efectivo futuros de cada instrumento financiero.

Para efectos del análisis anterior, la Entidad determina la EPCE en función de las siguientes etapas de riesgo de crédito:

"Etapa 1" de riesgo de crédito. Son aquellos instrumentos que desde su reconocimiento inicial no han incrementado significativamente su riesgo de crédito. Para estos instrumentos, la Entidad determina la EPCE relativa sólo a los eventos de incumplimiento esperados durante los próximos 12 meses de la vida del instrumento. En su caso, los intereses correspondientes se determinan sobre el valor del instrumento financiero sin considerar las EPCE.

"Etapa 2" de riesgo de crédito. Son aquellos instrumentos que desde su reconocimiento inicial han incrementado significativamente su riesgo de crédito. Para estos instrumentos, la Entidad determina la EPCE relativa a todos los eventos de incumplimiento esperados durante la vida remanente del instrumento financiero. En su caso, los intereses correspondientes se determinan sobre el valor del instrumento financiero sin considerar las EPCE.

"Etapa 3" de riesgo de crédito. Son aquellos instrumentos con evidencia objetiva de deterioro. Para estos instrumentos, la Entidad determina la EPCE relativa a todos los eventos de incumplimiento esperados durante la vida remanente del instrumento financiero. En su caso, los intereses correspondientes se determinan sobre el valor del instrumento financiero neto de la EPCE.

La EPCE se determina por la diferencia entre el valor de recuperación estimado del instrumento financiero y su valor en libros, cuando éste es mayor. El valor de recuperación es el valor presente de los flujos de efectivo que se espera recuperar del instrumento financiero.

La Entidad aplica el modelo simplificado de la IFRS 9 para el reconocimiento de la EPCE de instrumentos financieros a corto plazo y sin componente de financiamiento explícito o cuando éste no es significativo, utilizando una matriz de estimaciones. Esto consiste en utilizar su experiencia de pérdidas crediticias históricas en función del número de días de vencimiento de las cuentas por cobrar. No se determinan flujos de efectivo a valor presente.

RCO tiene constituidos siete fideicomisos de administración con fines específicos en su utilización y destino y cuya naturaleza representa en algunos casos efectivo y en algunos otros equivalentes de efectivo:

- i. El primer fideicomiso es el No. 300195, bajo el Título de Concesión FARAC I, respecto de los recursos obtenidos del cobro del peaje y servicios conexos, los cuales se destinan principalmente para el pago de la deuda contratada y mantenimiento del bien concesionado.
- ii. De acuerdo con el Título de Concesión FARAC I, se debe constituir un fondo de conservación y mantenimiento que corresponde a tres días de los ingresos brutos anuales, al 31 de diciembre de 2020 dicho fondo se encuentra constituido.
- iii. Adicionalmente y de conformidad con ciertos Créditos Preferentes, se tienen constituidas Reservas del Servicio de la Deuda, mismas que se pueden utilizar según lo establecido en la cascada de pagos de dicho fideicomiso.
- iv. El segundo fideicomiso es el No. 300209, bajo el Título de Concesión FARAC I, para la construcción de las obras de ampliación de las autopistas concesionadas.
- v. El tercero es el Fideicomiso Irrevocable de Emisión de Certificados Bursátiles Fiduciarios No. F/00661, que fue creado para administrar los certificados bursátiles derivados de la emisión del CECADE.

- vi. El cuarto es el fideicomiso irrevocable de administración, fuente de pago y emisión de valores No. 32-6, bajo el Título de Concesión COVIQSA, en el cual se reciben todos los ingresos por servicios de conformidad con el Contrato PPS del proyecto, y se distribuyen todos los gastos operativos y financieros. De acuerdo con el Contrato PPS se debe constituir un fondo de conservación y mantenimiento, al 31 de diciembre de 2019 dicho fondo se encuentra constituido. Adicionalmente y de conformidad con ciertos contratos de crédito, se tienen constituidas reservas del servicio de la deuda, mismas que se pueden utilizar según lo establecido en la cascada de pagos de dicho fideicomiso.
- vii. El quinto es el fideicomiso irrevocable de administración, fuente de pago y emisión de valores No. 31-8, bajo el Título de Concesión CONIPSA, en el cual se reciben todos los ingresos por servicios de conformidad con el Contrato PPS del proyecto, y se distribuyen todos los gastos operativos y financieros. De acuerdo con el Contrato PPS se debe constituir un fondo de conservación y mantenimiento, al 31 de diciembre de 2020 dicho fondo se encuentra constituido. Adicionalmente y de conformidad con ciertos contratos de crédito, se tienen constituidas reservas del servicio de la deuda, mismas que se pueden utilizar según lo establecido en la cascada de pagos de dicho fideicomiso.
- viii. El sexto es el fideicomiso No.2792, para la administración de los recursos derivados de la explotación del Título de Concesión COTESA, en el cual se reciben todos los ingresos de la autopista concesionada y se disminuyen todos los gastos operativos. Dentro de este fideicomiso de acuerdo con obligaciones contraídas en el título de concesión, COTESA mantiene un fondo de conservación y mantenimiento, al 31 de diciembre de 2020, dicho fondo se encuentra constituido.
- ix. El séptimo es el fideicomiso No. 871 para la administración de los recursos derivados de la explotación del Título de Concesión AUTOVIM. De acuerdo con Título de Concesión AUTOVIM se debe constituir un fondo de obras contingentes, al 31 de diciembre de 2020, dicho fondo se encuentra constituido.

Por otro lado, RCO ha realizado de tiempo en tiempo, la contratación de nuevas líneas de crédito que le permiten refinanciar pasivos existentes, así como financiar gastos de capital, nuevos proyectos u obras de ampliación. Lo anterior ha permitido mejorar la estructura de capital de la compañía y adecuarla al plazo de concesión de cada uno de sus activos.

Por lo anterior, se utilizan instrumentos financieros derivados para cubrir exposiciones a tasa de interés, los instrumentos se contratan con la finalidad de fijar los costos financieros máximos. La contratación de instrumentos financieros derivados está vinculada con el financiamiento que tiene RCO, por lo que es común que la contraparte sea la misma institución (o sus filiales) que otorgó el financiamiento.

Cambios ocurridos en los principales rubros del estado de situación financiera consolidado durante 2020

Activos

Efectivo y equivalentes de efectivo

El monto de este rubro crece a \$7,857.4 millones al finalizar el 2020, mostrando un aumento a \$669.5 millones respecto a \$7,187.8 millones al 2019. El diferencial se compone principalmente por: (i) aumento en el efectivo de COVIQSA por \$293.9 millones, (ii) un incremento en el efectivo de FARAC I por \$496.8 millones, (iii) un incremento en el efectivo de CONIPSA por \$74.2, (iv) Disminución de \$5.0 millones y (v) disminución de \$190.3 millones en AUTOVIM.

Clientes

El rubro de clientes al cierre de 2020 registró \$153.4 millones, mostrando un decremento de \$372.9 millones respecto a \$526.3 millones al 2019 debido a cobros pendientes a la SCT por parte de COVIQSA y CONIPSA al cierre de 2019.

Otras cuentas por cobrar y pagos anticipados.

El rubro de otras cuentas por cobrar y pagos anticipados asciende a \$274.5 millones, mostrando un incremento de \$49.3 millones comparado con el año 2019 cuando el monto fue de \$225.2 millones.

Activo no circulante.

El total de activo no circulante para el año 2020 fue de \$54,608.2 millones el cual muestra un incremento de

\$5,504.2 millones respecto al año 2019, siendo las partidas más relevantes las siguientes:

- i. Activo intangible por concesión con un aumento de 13.0% o \$5,368.1 millones.
- ii. Instrumentos financieros derivados: No hubo afectación en esta cuenta durante el 2020 por lo que se registra una disminución de \$21.1 millones o el 100% respecto al 2019.
- iii. Impuestos a la utilidad diferidos: al finalizar 2020 suman \$6,753.7 millones, un aumento de \$172.5 millones o un 2.6% en comparación a los \$6,581.2 millones de 2019.
- iv. Activos por derecho de uso, neto: mostrando un total de \$50.5 millones con un aumento de \$3.6 millones o un 7.7% en comparación a los \$46.9 millones.
- v. Maquinaria y equipo, neto: mostraron un incremento de \$4.4 millones pasando de \$8.8 millones en 2019 a \$13.2 millones al cierre de 2020.

Pasivos

Intereses de financiamiento por pagar

Al cierre del 2020 este rubro observa un incremento en saldo de \$47.0 millones pasando a \$1,395.4 millones respecto de los \$1,348.4 millones al cierre del año 2019, debido a la provisión del interés devengado de los Créditos Preferentes cuyos intereses son pagaderos semestralmente.

Provisiones para reparación y mantenimiento de infraestructura carretera corto plazo

- Al cierre del 2020 este rubro se situó en \$1,164.6 millones respecto de los \$336.7 millones al finalizar el 2019; dicha variación se debe a la adopción de la política operativa de Abertis con relación al cumplimiento de nuevos estándares de calidad y a la actualización del estudio del ingeniero independiente para determinar los montos y trabajos específicos de mantenimiento mayor para cada uno de los años remanentes de la concesión.

Deuda a corto plazo

Dicho rubro se incrementó debido a que durante 2020 se tienen estipuladas diversas amortizaciones programadas de principal de algunos Créditos Preferentes.

Deuda de largo plazo y nivel de deuda

El financiamiento de largo plazo tiene diez componentes: (i) Certificados Bursátiles FARAC I emisión 2012, (ii) Senior Notes FARAC I, (iii) Crédito Simple Banobras FARAC I, (iv) Crédito Simple Inbursa FARAC I, (v) Certificados Bursátiles FARAC I emisión 2014, (vi) Certificados Bursátiles FARAC I emisión 2018, (vii) Certificados Bursátiles FARAC I emisión 2019, (viii) Crédito de Gastos de Capital 2019, (ix) Crédito COVIQSA, y (x) 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 0.7% finalizando 2020 en \$49,682.4 millones, el incremento es equivalente a un monto de \$325.6 millones sobre el saldo final de \$49,356.8 millones al cierre del año 2019. Dicho incremento (neto de amortizaciones de capital) proviene principalmente de: (i) disposiciones del Crédito de Gastos de Capital 2019, (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 2020 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 fueron contratados con partes relacionadas.

FARAC I

Tasa variable a tasa fija (cobertura)

Al final del 2020, el monto notional de los swaps de tasa variable se situó en \$851.1 millones de pesos y con un

Precio Sucio activo de \$386.1 millones y un Precio Sucio pasivo de \$681.7 millones.

COVIQSA

En septiembre de 2015 COVIQSA contrató dos swaps por un monto total de \$1,751 millones, que convierten de tasa variable a tasa fija de 6.11%. Al final del 2020, el monto notional de los swaps de tasa variable se situó en \$1,006.1 millones de pesos y con un Precio Sucio activo de \$108.3 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 2020, el monto notional de los swaps de tasa variable se situó en \$142.8 millones de pesos y con un Precio Sucio activo de \$12.7 millones.

Capital

El capital contable al 31 de diciembre de 2020 fue de \$3,366.0 millones, una disminución de \$400.5 millones respecto al 31 de diciembre del 2019 en el que cerró en \$3,766.5 millones. Dicho decremento se debe al efecto neto de la utilidad del ejercicio menos las reducciones de capital celebradas el 25 de marzo de 2020, previa recomendación emitida por su Consejo de Administración, por \$500.0 millones.

Fuentes internas y externas de liquidez

Las fuentes internas de liquidez de RCO son en su mayor parte los ingresos recibidos por peaje y demás ingresos por concesiones. Las fuentes externas de liquidez son tanto el Crédito de Gastos de Capital 2019 con un monto pendiente de disponer de \$1,148.9 millones, y la línea de Banobras por un monto pendiente de disponer de \$1,070.0 millones.

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 2020 RCO finalizó el ejercicio con un beneficio por impuesto a la utilidad diferido acumulado por \$6,753.6 millones, mientras que en 2019 cerró con \$6,581.2 millones.

Por su parte, COVIQSA y CONIPSA en lo individual causan ISR siendo el total causado de 2020 de \$205.2 millones respecto a 2019 en que se causaron \$208.2 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 2020 fue equivalente a 1.9, mientras que al cierre de 2019 se situó en 2.2, lo cual representó un decremento de 15.9%, debido principalmente a: (i) incremento de \$827.9 millones en provisiones para reparación y mantenimiento de infraestructura carretera corto plazo, (ii) incremento en la porción circulante de la deuda a largo plazo por \$288.8 millones; y (iii) aumento en provisión por obra ejecutada no estimada por \$75.5 millones.

Operaciones fuera del Estado de situación financiera

Al 31 de diciembre de 2020, RCO y subsidiarias no tienen operaciones fuera del Estado de Situación Financiera que afecten su condición financiera, sus resultados operativos o su liquidez.

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

Cambios ocurridos en los principales rubros del estado de situación financiera durante 2019

Activos

Efectivo y equivalentes de efectivo

El monto de este rubro decrece a \$7,187.9 millones al finalizar el 2019, mostrando un decremento de \$33.0 millones respecto a \$7,220.9 millones al 2018. El diferencial se compone principalmente por: (i) disminución en el efectivo de COVIQSA por \$433.3 millones, correspondiente principalmente a pagos anticipados de deuda, (ii) un incremento en el efectivo de FARAC I por \$367.0 millones, y (iii) un decremento en el efectivo de CONIPSA por \$208.2.

Clientes

El rubro de clientes al cierre de 2019 registró \$526.3 millones, mostrando un incremento de \$381.0 millones respecto a \$145.2 millones al 2018 debido a cobros pendientes a la SCT por parte de COVIQSA y CONIPSA. Otras cuentas por cobrar y pagos anticipados

El rubro de otras cuentas por cobrar y pagos anticipados asciende a \$225.2 millones, mostrando un incremento de \$61.8 millones comparado con el año 2018 cuando el monto fue de \$163.4 millones.

Activo no circulante.

El total de activo no circulante para el año 2019 fue de \$49,104.1 millones el cual muestra un decremento de \$1,136.5 millones respecto al año 2018, siendo las partidas más relevantes las siguientes:

- i. Activo intangible por concesión con una disminución 2.2% o \$918.7 millones.
- ii. Instrumentos financieros derivados: mostraron un total de \$21.1 millones, un decremento del 90.7% comparado con 2018.
- iii. Impuestos a la utilidad diferidos: al finalizar 2019 suman \$6,581.2 millones, un decremento de \$152.8 millones o un 2.3% en comparación a los \$6,734.0 millones de 2018.
- iv. Activos por derecho de uso, neto: mostrando un total de \$46.8 millones con una disminución de 15.5 millones o un 24.9% en comparación a los \$62.4 millones.
- v. Maquinaria y equipo, neto: mostraron un incremento de \$2.2 millones pasando de \$6.6 millones en 2018 a \$8.8 millones al cierre de 2019.

Pasivos

Intereses de financiamiento por pagar

Al cierre del 2019 este rubro observa un incremento en saldo de \$513.0 millones pasando a \$1,348.4 millones respecto de los \$835.4 millones al cierre del año 2018, debido a la provisión del interés devengado de los Créditos Preferentes cuyos intereses son pagaderos semestralmente.

Provisiones de corto plazo

Al cierre del 2019 este rubro se situó en \$336.7 millones respecto de los \$299.3 millones al finalizar el 2018; 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

Dicho rubro se incrementó debido a que durante 2019 se tienen estipuladas diversas amortizaciones programadas de principal de algunos Créditos Preferentes.

Deuda de largo plazo y nivel de deuda

El financiamiento de largo plazo tiene diez componentes: (i) Certificados Bursátiles FARAC I emisión 2012, (ii) Senior Notes FARAC I, (iii) Crédito Simple Banobras FARAC I, (iv) Crédito Simple Inbursa FARAC I, (v) Certificados Bursátiles FARAC I emisión 2014, (vi) Certificados Bursátiles FARAC I emisión 2018, (vii) Certificados Bursátiles FARAC I emisión 2019, (viii) Crédito de Gastos de Capital 2019, (ix) Crédito COVIQSA, y (x) 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 18.8% finalizando 2019 en \$49,356.7 millones, el incremento es equivalente a un monto de \$7,823.9 millones sobre el saldo final de \$41,532.8 millones al cierre del año 2018. Dicho incremento (neto de amortizaciones de capital) proviene principalmente de: (i) disposiciones del Crédito de Gastos de Capital 2019, (ii) aumento en el valor de los Certificados Bursátiles denominados en UDIS derivado de la actualización del valor de las UDIS, (iii) incremento neto por la emisión de nuevos Certificados Bursátiles (RCO 18U), compensado parcialmente con la disminución del saldo insoluto de las emisiones RCO 12 y RCO 12U debido a la recompra parcial de Certificados Bursátiles, a través de ofertas públicas de adquisición y (iv) la emisión adicional de Certificados Bursátiles (RCO 19).

El principal efecto de las acciones de refinanciamiento implementadas durante 2019 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 2019, el monto notional de los swaps de tasa variable se situó en \$165.6 millones de pesos y con un Precio Limpio activo de \$391.3 millones y un Precio Limpio pasivo de \$520.7 millones.

COVIQSA

En septiembre de 2015 COVIQSA contrató dos swaps por un monto total de \$1,751. millones, que convierten de tasa variable a tasa fija de 6.11%. Al final del 2019, el monto notional de los swaps de tasa variable se situó en \$1,196.9 millones de pesos y con un Precio Limpio activo de \$205.9 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 2019, el monto notional de los swaps de tasa variable se situó en \$175.7 millones de pesos y con un Precio Limpio activo de \$26.5 millones.

Capital

El capital contable al 31 de diciembre de 2019 fue de \$3,768.5 millones, una disminución de \$9,449.1 millones respecto al 31 de diciembre del 2018 en el que cerró en \$13,217.6 millones. Dicho decremento se debe al efecto neto de la utilidad del ejercicio menos las reducciones de capital celebradas en marzo, junio, septiembre y diciembre de 2019, previa recomendación emitida por su Consejo de Administración, por \$950.0 millones, \$1,000.0 millones, \$7,000.0 millones y \$1,469.0 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 2019 con un monto pendiente de disponer de 1,834.4\$ millones, y la línea de Banobras por un monto pendiente de disponer de \$1,460.0 millones.

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

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 2019 RCO finalizó el ejercicio con un beneficio por impuesto a la utilidad diferido acumulado por \$6,581.2[] millones, mientras que en 2018 cerró con \$6,734.0 millones.

Por su parte, COVIQSA y CONIPSA en lo individual causan ISR siendo el total causado de 2019 de \$208.2[] millones respecto a 2018 en que se causaron \$218.5 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 2019 fue equivalente a 2.2, mientras que al cierre de 2018 se situó en 2.8, lo cual representó un decremento de 21.4%, debido principalmente a: (i) decremento en efectivo por \$33.0 millones, (ii) decremento en los impuestos por pagar; y (iii) disminución de proveedores por \$12.0 millones.

Operaciones fuera del Estado de situación financiera

Al 31 de diciembre de 2019, 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 2020 y resume el efecto estimado que dichas obligaciones tendrán sobre el flujo de efectivo de cada concesión.

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

Tabla 26. Obligaciones contractuales

	Pagos debidos por periodo				
	Total	Menos de 1 año	1-3 años	3-5 años	Más de 5 años
	(miles de pesos)				
Obligaciones contractuales (1):					
Créditos preferentes FARAC I - Certificados Bursátiles pesos 2012 (3)	1,316,380.3	225,997.8	637,113.2	453,269.2	-
Créditos preferentes FARAC I - Certificados Bursátiles pesos 2014 (3)	7,026,411.1	446,729.5	1,925,559.3	2,508,644.8	2,145,477.5
Créditos preferentes FARAC I - Certificados Bursátiles UDI 2012 (3)	3,365,660.0	291,390.0	894,347.3	910,952.0	1,268,970.7
Créditos preferentes FARAC I - Certificados Bursátiles UDI 2018 (3)	35,744,380.7	1,018,626.9	3,275,650.7	4,404,102.5	27,046,000.7
Créditos preferentes FARAC I - Certificados Bursátiles pesos 2019 (3)	6,698,927.8	274,520.6	824,313.8	952,733.0	4,647,360.5
Créditos preferentes FARAC I - Senior Notes (3)	9,450,393.8	1,137,487.5	4,240,593.8	3,758,587.5	313,725.0
Créditos preferentes FARAC I - Crédito Simple Banobras (3)	23,194,204.2	1,098,123.2	3,344,605.6	3,465,240.1	15,286,235.4
Créditos preferentes FARAC I - Crédito Simple Inbursa (3)	9,120,135.1	552,464.6	1,718,563.9	2,015,923.4	4,833,183.2
Créditos preferentes FARAC I - Crédito de Gastos de Capital Santander 2019 (2)	1,196,277.8	39,701.7	192,182.2	301,922.4	662,471.5
Créditos preferentes COVIQSA y CONIPSA (2)	2,141,916.4	509,025.0	1,433,326.3	199,565.2	-
Total obligaciones contractuales	99,254,687.1	5,594,066.6	18,486,255.9	18,970,940.2	56,203,424.4

(1) Esta tabla no contiene obligaciones de RCO derivadas de los contratos de construcción, debido a que los pagos bajo dichos contratos generalmente son requeridos en base al avance de obra contemplada en dichos contratos. Adicionalmente, como se menciona a lo largo del presente Reporte Anual, los pagos de las Obras de Ampliación han sido fondeados desde el inicio de la Concesión FARAC I en el Fideicomiso de Administración dedicado a dichos trabajos.

(2) Incluye pagos en relación a los Créditos Preferentes (incluyendo cualquier pago relacionado de los Instrumentos Financieros Derivados). Las obligaciones relativas a dichos Créditos Preferentes se estimaron con la tasa de interés aplicable a dichos créditos al 31 de marzo de 2021 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 esta controla, 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

III.6 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”) y los parámetros establecidos por Abertis (adopción de políticas corporativas mencionada anteriormente en la sección II.2.10).

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 de pérdidas crediticias esperadas

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 de pérdidas crediticias esperadas, ya que existe la probabilidad de que el cliente no pague, por alguna contingencia legal o financiera del cliente. Esta estimación se reconoce en cada fecha de reporte.

III.7 Principales Políticas Contables

III.7.1 Bases de presentación ejercicio 2020

a. Declaración de cumplimiento con IFRS

Los estados financieros consolidados de la Entidad han sido preparados de conformidad con las IFRS emitidas por el IASB.

b. Bases de preparación

Los estados financieros consolidados de la Entidad han sido preparados sobre la base de costo histórico, excepto por ciertos instrumentos financieros, los cuales se valúan a valor razonable, como se explica con mayor detalle en las políticas contables más adelante.

Costo histórico

El costo histórico generalmente se basa en el valor razonable de la contraprestación entregada a cambio de bienes o servicios.

Valor razonable

El valor razonable se define como el precio que se recibiría por vender un activo o que se pagaría por transferir un pasivo en una transacción ordenada entre participantes en el mercado a la fecha de valuación, independientemente de si ese precio es observable o estimado utilizando directamente otra técnica de valuación. Al estimar el valor razonable de un activo o un pasivo, la Entidad tiene en cuenta las características del activo o pasivo, si los participantes del mercado tomarían esas características al momento de fijar el precio del activo o pasivo en la fecha de medición.

Además, para efectos de información financiera, las valuaciones de valor razonable se clasifican en los Niveles 1, 2 ó 3 con base en el grado en que son observables los datos de entrada en las valuaciones y su importancia en la determinación del valor razonable en su totalidad, las cuales se describen de la siguiente manera:

- Nivel 1, Se consideran precios cotizados (sin ajustar) en un mercado activo para activos o pasivos idénticos que la Entidad puede obtener a la fecha de valuación;
- Nivel 2, Datos de entrada observables distintos de los precios cotizados del Nivel 1 que son observables para los activos o pasivos, ya sea directa o indirectamente, y
- Nivel 3, Considera datos de entrada no observables para el activo o pasivo.

c. Bases de consolidación de estados financieros

Los estados financieros consolidados incluyen los de RCO y los de sus subsidiarias en las que tiene control. El control se obtiene cuando la Entidad:

- Tiene poder sobre la inversión
- Está expuesta o tiene los derechos, a los rendimientos variables derivados de su participación con dicha inversión, y
- Tiene la capacidad de afectar tales rendimientos a través de su poder sobre la entidad en la que invierte.

La Entidad reevalúa si tiene o no control en una entidad si los hechos y circunstancias indican que hay cambios a uno o más de los tres elementos de control que se listaron anteriormente.

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

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

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

La utilidad o pérdida, así como el resultado integral de las subsidiarias se atribuye a las participaciones controladora y no controladora aún si da lugar a un déficit en éstas últimas.

Las políticas contables de las subsidiarias son consistentes con las de la Entidad.

La participación accionaria en el capital social de las subsidiarias se muestra a continuación:

[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.	99.97%	Prestación de servicios administrativos
RCO Carreteras, S. de R.L. de C.V.	99.97%	Prestación de servicios de operación, tenedora de acciones y Operadora
Concesionaria de Vías de Irapuato Querétaro, S.A. de C.V.	100%	Concesión bajo el esquema PPS
Concesionaria Irapuato La Piedad S.A. de C.V.	100%	Concesión bajo el esquema PPS
Concesionaria Tepic San Blas S. de R.L. de C.V.	100%	Concesión encargada de construir, operar, explotar, conservar y mantener la autopista Tepic-San Blas
Autovías de Michoacán S.A. de C.V.	100%	Concesión encargada de proyectar, construir, operar, aprovechar, conservar y mantener la autopista Zamora-La Piedad

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

Cambios en las participaciones de la Entidad en las subsidiarias existentes

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

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

d. Unidad monetaria de los estados financieros

Los estados financieros consolidados y notas al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018 y por los años que terminaron en esas fechas, incluyen saldos y transacciones expresados en miles de pesos.

e. Instrumentos financieros

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

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

III.7.2 Principales políticas contables 2020

a. *Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido*

Consisten principalmente en depósitos bancarios en cuentas de cheques e inversiones en valores a corto plazo, de gran liquidez, fácilmente convertibles en efectivo con vencimiento hasta de tres meses a partir de su fecha de adquisición y sujetos a riesgos poco importantes de cambios en valor. El efectivo se presenta a valor nominal y los equivalentes se valúan a su valor razonable o, si son instrumentos financieros que la Entidad espera recuperar cobrando los flujos de efectivo contractuales, se valúan a su costo amortizado o a su valor nominal si es que no tienen componente de financiamiento explícito; las fluctuaciones en su valor se reconocen en los resultados del período. Los equivalentes de efectivo están representados principalmente por inversiones en instrumentos gubernamentales o en otros instrumentos libres de riesgo. El efectivo y los equivalentes cuya disponibilidad sea restringida o con un propósito específico se presentan por separado en el activo circulante o no circulante, según corresponda.

b. *Activos financieros*

Los activos financieros de la Entidad se reconocen y valúan en los estados financieros consolidados conforme se describe a continuación:

i. Reconocimiento, valuación inicial y baja de instrumentos financieros

Los activos financieros se reconocen cuando la Entidad forma parte de las cláusulas contractuales de un instrumento financiero.

Los activos financieros se dan de baja en cuentas cuando los derechos contractuales sobre los flujos de efectivo del activo financiero expiran o cuando el activo y sustancialmente todos sus riesgos y beneficios se transfieren.

ii. Valuación inicial de activos financieros

A excepción de las cuentas por cobrar a clientes, que no contienen un componente de financiamiento significativo y se valúan al precio de la transacción de acuerdo con la IFRS 15, todos los activos financieros se valúan inicialmente a valor razonable ajustado por los costos de transacción.

Todos los ingresos y gastos relacionados con activos financieros se reconocen en resultados y se presentan dentro de los costos financieros, ingresos financieros u otras partidas financieras; excepto el deterioro de las cuentas por cobrar a clientes que se presenta en gastos.

iii. Valuación subsecuente de activos financieros

Activos financieros a costo amortizado

Los activos financieros se valúan a costo amortizado si se cumple con las siguientes condiciones (y no se designan a VRCCR):

- se mantienen dentro de un modelo de negocio cuyo objetivo es mantener los activos financieros y cobrar sus flujos de efectivo contractuales;
- los términos contractuales de los activos financieros dan lugar a flujos de efectivo que son únicamente pagos de capital e intereses sobre el saldo de capital pendiente.

Después del reconocimiento inicial, estos activos se valúan a costo amortizado utilizando el método de tasa de interés efectiva. Se omite el descuento cuando su efecto no es material. El efectivo y equivalentes de efectivo de la Entidad, las cuentas por cobrar a clientes y la mayoría de las otras cuentas por cobrar se clasifican en esta categoría de instrumentos financieros.

El método de tasa de interés efectiva es un método de cálculo del costo amortizado de un instrumento de deuda y

de asignación del ingreso por intereses a lo largo del período pertinente.

Para los activos financieros que no fueron comprados o activos financieros sin deterioro de crédito en la fecha de reconocimiento inicial, la tasa de interés efectiva es la tasa que descuenta exactamente los flujos de efectivo netos estimados (incluyendo todos los honorarios y puntos base pagados o recibidos que forman parte integral de la tasa de interés efectiva, costos de la transacción y otras primas o descuentos) excluyendo las pérdidas crediticias esperadas, a lo largo de la vida esperada del instrumento de deuda (o, cuando sea adecuado, en un periodo más corto) al importe bruto en libros del activo financiero en su reconocimiento inicial. Para los activos financieros comprados o activos financieros con deterioro de crédito en la fecha de reconocimiento inicial, la tasa de interés efectiva ajustada por el riesgo de crédito se determina mediante el descuento de los flujos de efectivo futuros estimados, incluyendo pérdidas crediticias esperadas, al costo amortizado del instrumento de deuda en la fecha de reconocimiento inicial.

El costo amortizado de un activo financiero es el monto al cual el activo financiero se valúa en el reconocimiento inicial, menos los pagos de capital, más la amortización acumulada utilizando el método de tasa de interés efectiva de cualquier diferencia entre ese monto inicial y el monto al vencimiento, ajustado por cualquier estimación de pérdidas. El valor bruto en libros de un activo financiero es el costo amortizado de un activo financiero antes de ajustar cualquier estimación para pérdidas crediticias esperadas.

El ingreso por interés se registra con base en la tasa de interés efectiva para instrumentos de deuda valuados posteriormente a costo amortizado. Los ingresos por interés se reconocen en resultados y se incluyen en el rubro de Ingreso por intereses.

Para los activos financieros que no fueron comprados o activos financieros sin deterioro de crédito en la fecha de reconocimiento inicial, el ingreso por interés se calcula aplicando la tasa de interés efectiva al valor bruto en libros del activo financiero, excepto para los activos financieros que posteriormente han sufrido deterioro de crédito; para estos activos, el ingreso por interés se reconoce aplicando la tasa de interés efectiva al costo amortizado del activo financiero. Si en periodos de reporte posteriores, el riesgo crediticio en el instrumento financiero con deterioro crediticio mejora, de modo que el activo financiero ya no tiene deterioro crediticio, los ingresos por intereses se reconocen aplicando la tasa de interés efectiva al valor bruto en libros del activo financiero. Para los activos financieros comprados o activos financieros con deterioro de crédito en la fecha de reconocimiento inicial, la Entidad reconoce los ingresos por intereses aplicando la tasa de interés efectiva ajustada por el riesgo de crédito al costo amortizado del activo financiero a partir de su reconocimiento inicial. El cálculo no se realiza sobre el valor bruto en libros, incluso si el riesgo crediticio del activo financiero mejora posteriormente, de modo que el activo financiero ya no tiene deterioro crediticio.

Activos financieros a VRORI

La Entidad valúa los activos financieros a valor razonable a través de otros resultados integrales ("VRORI") si los activos cumplen con las siguientes condiciones:

- se mantienen bajo un modelo de negocio cuyo objetivo es 'mantener para cobrar' los flujos de efectivo asociados y para vender los activos financieros, y
- los términos contractuales de los activos financieros dan lugar a flujos de efectivo que son únicamente pagos de capital e intereses sobre el saldo de capital pendiente.

Los activos financieros a VRORI se valúan primero a su costo amortizado y posteriormente se ajustan a su valor razonable con efecto en otros resultados integrales ("ORI"). Cualquier ganancia o pérdida reconocida en ORI se reciclará a la utilidad o pérdida neta al momento de la baja del activo financiero.

Activos financieros a VROR

Los activos financieros que se mantienen dentro de un modelo de negocio diferente a 'mantener para cobrar' o 'mantener para cobrar y vender' se valúan a su valor razonable con cambio en resultados ("VROR"). Además, independientemente del modelo de negocio, los activos financieros cuyos flujos de efectivo contractuales no son únicamente de pagos de capital e intereses se contabilizan a VROR. Los instrumentos financieros derivados entran

en esta categoría, excepto aquellos designados y efectivos como instrumentos de cobertura, para los cuales se aplican los requerimientos de contabilidad de cobertura.

Deterioro en el valor de los activos financieros

La Entidad reconoce una estimación por pérdidas crediticias esperadas (“EPCE”) por préstamos y otros activos financieros de deuda medidos a costo amortizado y VRORI, cuentas por cobrar a clientes, activos contractuales reconocidos y valuados de acuerdo con la IFRS 15 y compromisos de préstamos.

Para instrumentos financieros a costo amortizado la Entidad considera una mayor gama de información cuando evalúa el riesgo crediticio y determina las pérdidas crediticias esperadas, incluidos los eventos pasados, condiciones actuales, así como pronósticos razonables y respaldados que afectan la recuperación esperada de los flujos de efectivo futuros de cada instrumento financiero.

Para efectos del análisis anterior, la Entidad determina la EPCE en función de las siguientes etapas de riesgo de crédito:

“Etapas 1” de riesgo de crédito. Son aquellos instrumentos que desde su reconocimiento inicial no han incrementado significativamente su riesgo de crédito. Para estos instrumentos, la Entidad determina la EPCE relativa sólo a los eventos de incumplimiento esperados durante los próximos 12 meses de la vida del instrumento. En su caso, los intereses correspondientes se determinan sobre el valor del instrumento financiero sin considerar las EPCE.

“Etapas 2” de riesgo de crédito. Son aquellos instrumentos que desde su reconocimiento inicial han incrementado significativamente su riesgo de crédito. Para estos instrumentos, la Entidad determina la EPCE relativa a todos los eventos de incumplimiento esperados durante la vida remanente del instrumento financiero. En su caso, los intereses correspondientes se determinan sobre el valor del instrumento financiero sin considerar las EPCE.

“Etapas 3” de riesgo de crédito. Son aquellos instrumentos con evidencia objetiva de deterioro. Para estos instrumentos, la Entidad determina la EPCE relativa a todos los eventos de incumplimiento esperados durante la vida remanente del instrumento financiero. En su caso, los intereses correspondientes se determinan sobre el valor del instrumento financiero neto de la EPCE.

La EPCE se determina por la diferencia entre el valor de recuperación estimado del instrumento financiero y su valor en libros, cuando éste es mayor. El valor de recuperación es el valor presente de los flujos de efectivo que se espera recuperar del instrumento financiero.

La Entidad aplica el modelo simplificado de la IFRS 9 para el reconocimiento de la EPCE de instrumentos financieros a corto plazo y sin componente de financiamiento explícito o cuando éste no es significativo, utilizando una matriz de estimaciones. Esto consiste en utilizar su experiencia de pérdidas crediticias históricas en función del número de días de vencimiento de las cuentas por cobrar. No se determinan flujos de efectivo a valor presente.

c. Activo intangible y activo financiero por concesión

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

- Un activo financiero se origina cuando un operador construye o hace mejoras a la infraestructura concesionada y el operador tiene un derecho incondicional a recibir como contraprestación una cantidad específica de efectivo u otro activo financiero durante la vigencia de contrato.
- Un activo intangible se reconoce cuando el operador construye o hace obras de mejora, pero no tiene un derecho incondicional de recibir una cantidad específica de efectivo. A cambio de los servicios de construcción se recibe una licencia para operar el activo resultante por un plazo determinado. Los flujos de efectivo futuros que generará el activo resultante de las obras varían de acuerdo con el uso de este activo.

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

La contraprestación entregada inicialmente a la SCT a cambio del título de concesión se reconoció como un activo intangible.

Las erogaciones para la actualización del estado de la infraestructura carretera que están directamente relacionados con los activos concesionados y que ayuden a cumplir con los estándares de calidad de la Entidad, reduzcan el costo del mantenimiento por el resto de los años de la concesión, y aseguren el cumplimiento de las obligaciones respecto a lo establecido en el título de concesión, se capitalizan como parte del activo intangible por concesión, debido a que generarán beneficios adicionales a los que se estiman si no se llevaran a cabo las inversiones iniciales para dicha actualización de la infraestructura carretera.

El activo intangible reconocido en el estado consolidado de situación financiera se amortiza durante el período de la concesión que se menciona en la Nota 1, mediante el método de unidades de uso con base en el aforo vehicular, iniciando dicha amortización conforme las obras se concluyen. La vida útil estimada y el método de amortización se revisan al final de cada período de reporte y el efecto de cualquier cambio en la estimación se reconoce de manera prospectiva.

d. Mobiliario y equipo y derechos de franquicia

Las erogaciones por mobiliario y equipo se reconocen cuando se le han transferido a la Entidad los beneficios y riesgos atribuibles a los mismos y se valúan al costo de adquisición (costo histórico) menos depreciación acumulada y cualquier pérdida por deterioro.

La depreciación se reconoce para llevar a resultados el costo menos su valor residual, sobre su vida útil utilizando el método de línea recta. La vida útil estimada de estos activos se encuentra dentro del rango de 4 y 10 años.

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

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

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

e. Maquinaria y equipo

Las erogaciones por maquinaria y equipo se reconocen cuando se le han transferido a la Entidad los beneficios y riesgos atribuibles a los mismos y se valúan al costo de adquisición (costo histórico) menos depreciación acumulada y cualquier pérdida por deterioro.

La depreciación se reconoce para llevar a resultados el costo menos su valor residual, sobre su vida útil utilizando el método de línea recta. La vida útil de los activos es de 6 años.

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

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

del activo, y se reconoce en los resultados.

f. Activos por derecho de uso

El activo por derecho de uso se calcula inicialmente al costo y posteriormente se valúa al costo menos la depreciación acumulada y las pérdidas por deterioro, y se ajusta por cualquier revaluación del pasivo por arrendamiento.

El pasivo por arrendamiento se valúa inicialmente al valor presente de los pagos futuros del arrendamiento y posteriormente se ajusta por los intereses y pagos de arrendamiento, así como por el impacto de modificaciones del arrendamiento, entre otros. Este pasivo se presenta en el estado de posición financiera consolidado dentro del saldo de otras cuentas por pagar a corto y largo plazo.

La Entidad evalúa si un contrato contiene un arrendamiento, al inicio del contrato.

Los pagos de arrendamiento se dividen en capital y en intereses que se presentan como flujos de efectivo de financiamiento.

En contratos de arrendamiento con término de 12 meses o menos sin opción de compra, así como en contratos donde los activos subyacentes tienen un valor bajo (como computadoras personales y mobiliario de oficina), los pagos de arrendamiento se contabilizan como un gasto en línea recta en el plazo del arrendamiento.

g. Crédito mercantil

El crédito mercantil representa los beneficios económicos futuros que surgen de otros activos adquiridos que no son identificables individualmente ni reconocidos por separado. El crédito mercantil no se amortiza, pero está sujeto a pruebas de deterioro al cierre del período por el que se informa y cuando se presenten los indicios de deterioro.

h. Costos por préstamos

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

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

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

i. Deterioro del valor de los activos intangibles y del crédito mercantil

Al final de cada periodo, la Entidad revisa los valores en libros de sus activos intangibles y del crédito mercantil, a fin de determinar si existen indicios de que estos activos han sufrido alguna pérdida por deterioro. Si existe algún indicio, se calcula el monto recuperable del activo para compararlo con su valor en libros a fin de determinar el alcance de la pérdida por deterioro (de haber alguna). Cuando no es posible estimar el monto recuperable de un activo individual, la Entidad estima el monto recuperable de la unidad generadora de efectivo a la que pertenece dicho activo. Cuando se puede identificar una base razonable y consistente de distribución, los activos corporativos también se asignan a las unidades generadoras de efectivo individuales, o de lo contrario, se asignan a las unidades generadoras de efectivo para las cuales se puede identificar una base de distribución razonable y consistente.

El monto recuperable del activo (o unidad generadora de efectivo) es el mayor entre su valor razonable menos el costo de venderlo y su valor en uso. Al determinar el valor de uso, los flujos de efectivo futuros estimados se descuentan a su valor presente utilizando una tasa de descuento antes de impuestos que refleje la evaluación actual del mercado respecto al valor del dinero en el tiempo y los riesgos específicos del activo para el cual no se

han ajustado las estimaciones de flujos de efectivo futuros. Este análisis de deterioro es elaborado por un experto independiente contratado por la administración de la Entidad. El valor de uso de estos activos se determina por medio del método de flujos de efectivo descontados; como tasa de descuento se utiliza el costo ponderado de capital aplicable, cuyo componente de costo de capital se estima por medio del “*Capital Asset Pricing Model*”.

Si se estima que el monto recuperable de un activo (o unidad generadora de efectivo) es menor que su valor en libros, el valor en libros del activo (o unidad generadora de efectivo) se reduce a su monto recuperable. Las pérdidas por deterioro se reconocen inmediatamente en resultados. Estas pérdidas se distribuyen en primer lugar, para reducir el importe en libros de cualquier crédito mercantil distribuido a la unidad generadora de efectivo y a continuación, para reducir el importe en libros de los demás activos de la unidad, sobre una base de prorratio.

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

j. Provisiones y gastos de mantenimiento y reparaciones

Las provisiones se reconocen cuando la Entidad tiene una obligación presente (ya sea legal o asumida) como resultado de un suceso pasado, es probable que la Entidad tenga que liquidar la obligación, y puede hacerse una estimación confiable del importe de la obligación.

El importe reconocido como provisión es la mejor estimación del desembolso necesario para liquidar la obligación presente, al final del 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 reembolso y el monto de la cuenta por cobrar puede ser valuado confiablemente.

La Entidad reconoce una provisión de los costos que se espera incurrir que afectan los resultados de los períodos que comprenden desde que las autopistas concesionadas están disponibles para el uso hasta el ejercicio en que se realizan las obras de mantenimiento, de actualización o mejoras al estado de la infraestructura carretera y/o reparación mayor. Esta proyección es reconocida a valor presente neto y se determina con base en la IAS 37 y la IFRIC 12.

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

k. Beneficios a empleados

Beneficios a los empleados a corto plazo

Son aquéllos que se le otorgan al empleado y se pagan estando vigente la relación laboral dentro de un plazo no mayor a los 12 meses posteriores al cierre del ejercicio en que se otorgó el beneficio; incluyen entre otros, sueldos y salarios, ausencias compensadas, vacaciones, prima vacacional, aguinaldo y la participación de los trabajadores en las utilidades (“PTU”). Se valúan en proporción a los servicios prestados, considerando los sueldos actuales y se reconoce el pasivo conforme se devengan.

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

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

Beneficios a los empleados a largo plazo

Son beneficios que se otorgan a los empleados y se pagan estando vigente la relación laboral, pero con posterioridad a los 12 meses siguientes al cierre del periodo en que se otorgaron dichos beneficios; incluye principalmente las compensaciones y/o bonos otorgados por la Entidad descritos en la Nota 15.

Estos beneficios se registran en resultados contra el pasivo correspondiente cuando: 1) la Entidad adquiere una obligación como resultado de eventos pasados y 2) el monto a pagar se puede estimar de manera confiable. El costo del periodo atribuible a este beneficio se registra considerando el valor del dinero en el tiempo cuando es significativo.

Beneficios a los empleados post-empleo

Son beneficios que se otorgan a los empleados estando vigente la relación laboral, pero que se pagan al término o con posterioridad al término de la relación laboral. La Entidad otorga primas de antigüedad a todos sus empleados cuando se separan y tienen 15 años o más laborando o a aquellos que sean despedidos independientemente del tiempo de antigüedad en la Entidad. Estos beneficios consisten en un único pago equivalente a doce días de salario por año de servicio, valuados al salario más reciente del empleado sin exceder de dos veces el salario mínimo general vigente.

El pasivo por primas de antigüedad se registra conforme se devenga, el cual se calcula por actuarios independientes con base en el método de crédito unitario proyectado utilizando tasas de interés nominales.

Las pérdidas y ganancias actuariales se generan por cambios en las hipótesis actuariales utilizadas en la determinación de las obligaciones laborales, se determinan por la remediación de la provisión de beneficios a los empleados al final de periodo y se registran inmediatamente afectando otras utilidades (pérdidas) integrales en el periodo en que ocurren y no serán reclasificadas a resultados. El costo de servicios pasados se registra en resultados en el periodo en que se genera un cambio al plan de beneficios a los empleados.

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

Beneficios por terminación

Son los que se otorgan y se pagan al empleado con motivo del término de la relación laboral y se registra un pasivo de beneficios por terminación en la primera de las siguientes fechas, cuando la Entidad ya no pueda retirar la oferta de estos beneficios y el momento en que la Entidad reconozca los costos por una reestructuración que esté dentro del alcance de la IAS 37 e involucre el pago de los beneficios por terminación.

Pagos basados en acciones

Para los pagos basados en acciones liquidables en efectivo a los ejecutivos de la Entidad, 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, la Entidad reevalúa el pasivo y cualquier cambio en el valor razonable se reconoce en los resultados del periodo.

I. Impuestos a la utilidad

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

Impuestos a la utilidad causados

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

Impuestos a la utilidad diferidos

Los impuestos a la utilidad diferidos se reconocen sobre las diferencias temporales entre el valor en libros de los activos y pasivos incluidos en los estados financieros consolidados y las bases fiscales correspondientes utilizadas para determinar el resultado fiscal, aplicando la tasa correspondiente a estas diferencias y en su caso se incluyen los beneficios de las pérdidas fiscales por amortizar y de algunos créditos fiscales.

El activo o pasivo por impuesto a la utilidad diferido se reconoce generalmente para todas las diferencias temporales. Se reconoce un activo por impuestos diferidos, por todas las diferencias temporales deducibles, en la medida en que resulte probable que la Entidad disponga de utilidades fiscales futuras contra las que pueda aplicar esas diferencias temporales deducibles. Se reconoce un pasivo de impuesto diferido por todas las diferencias acumulables. Estos activos y pasivos no se reconocen si las diferencias temporales surgen del crédito mercantil o del reconocimiento inicial (distinto al de la combinación de negocios) de otros activos y pasivos en una operación que no afecta el resultado fiscal ni el contable.

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

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

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

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

Impuestos a la utilidad causados y diferidos

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

m. Pasivos financieros e instrumentos de capital

Clasificación como deuda o capital

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

Pasivos financieros

Los pasivos financieros de la Entidad se valúan inicialmente a su valor razonable y con posterioridad al reconocimiento inicial a costo amortizado, a menos que sean pasivos de corto plazo y no tengan un componente financiero explícito, en cuyo caso se valúan a su valor nominal o al costo de la transacción. El costo amortizado de un pasivo financiero es el importe inicial reconocido de dicho pasivo menos los pagos de capital y más o menos la

amortización acumulada, utilizando el método de tasa de interés efectiva, de cualquier diferencia entre el importe inicial y el monto al vencimiento.

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

Baja de pasivos financieros

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

Instrumentos de capital

Un instrumento de capital es cualquier contrato que demuestra un interés residual en los activos de una entidad después de disminuir todos los pasivos. Los instrumentos de capital emitidos por la Entidad son reconocidos al valor de la contraprestación recibida, neta de los costos de emisión de acciones realizados.

La recompra de los instrumentos de capital propios de la Entidad es reconocida y disminuida directamente en el capital contable. No se reconocen ganancias ni pérdidas en los resultados de la Entidad, como resultado de la compra, venta, emisión o cancelación de instrumentos de capital propios de la Entidad.

n. Instrumentos financieros derivados

La Entidad utiliza una variedad de instrumentos financieros derivados para manejar su exposición a los riesgos de volatilidad en tasas de interés incluyendo swaps de tasa de interés. En la Nota 13 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

La Entidad designa ciertos instrumentos financieros derivados como de coberturas, con respecto al riesgo de tasas de interés, ya sea como coberturas de valor razonable o coberturas de flujo de efectivo.

Para clasificar un instrumento financiero derivado como de cobertura debe existir una relación económica de cobertura entre el derivado y la partida cubierta, los cambios en el valor razonable de los instrumentos financieros derivados compensan, en todo o en parte, los cambios en el valor razonable o flujos de efectivo del elemento cubierto, para lo cual deberá contar con una efectividad de cobertura.

La efectividad de cobertura será el grado en que los cambios en el valor razonable o flujos de efectivo atribuibles al riesgo de la partida cubierta se compensen con el instrumento derivado.

La contabilidad de cobertura reconoce en el resultado del 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 Entidad documenta la relación entre el instrumento de cobertura y la partida cubierta, así como los objetivos de la administración de riesgos y su estrategia de administración para emprender diversas transacciones de cobertura. Adicionalmente, al inicio de la cobertura y sobre una base continua, la Entidad documenta si el instrumento de cobertura es efectivo para compensar la exposición a los cambios en el valor razonable o los flujos de efectivo de la partida cubierta atribuibles al riesgo cubierto, que es cuando las relaciones de cobertura cumplen con todos de los siguientes requisitos de efectividad de cobertura:

- Existe una relación económica entre la partida cubierta y el instrumento de cobertura.
- El efecto del riesgo crediticio no predomina sobre los cambios de valor que proceden de esa relación económica y
- La relación de cobertura está equilibrada.

Si una relación de cobertura deja de cumplir el requisito de efectividad de cobertura relacionado, pero el objetivo de administración de riesgos para esa relación de cobertura designada sigue siendo el mismo, la Entidad ajusta la relación de cobertura para que cumpla los criterios de calificación de nuevo.

La Nota 13 incluye detalles sobre el valor razonable de los instrumentos financieros derivados usados para propósitos de cobertura.

Coberturas de valor razonable

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

La contabilización de coberturas se interrumpe de forma prospectiva cuando el instrumento de cobertura expira, se vende, termina, se ejerce, cuando deje de cumplir con los criterios para la contabilización de coberturas o cuando la Entidad revoca la designación de cobertura por no estar alineada a la estrategia de administración de riesgos de la Entidad. El ajuste a valor razonable del valor en libros de la partida cubierta generado por el riesgo cubierto se amortiza en resultados a partir de esa fecha.

Coberturas de flujo de efectivo

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

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

La contabilización de coberturas se discontinúa cuando la Entidad revoca la relación de cobertura por no estar alineada a la estrategia de administración de riesgos, cuando el instrumento de cobertura vence o se vende, termina, o se ejerce, o cuando deja de cumplir con los criterios para la contabilización de coberturas. Cualquier ganancia o pérdida acumulada del instrumento de cobertura que haya sido reconocida en los otros resultados integrales en el capital contable continuará en el capital hasta que la partida cubierta sea finalmente reconocida en resultados.

La Entidad evalúa que las relaciones de cobertura estén equilibradas; de no estar así, se reequilibra la relación de cobertura, es decir, se ajusta la partida cubierta o el instrumento de cobertura con el objetivo de lograr el mayor grado de efectividad posible.

Derivados implícitos

La Entidad revisa todos los contratos de bienes y servicios de los cuales forma parte, a fin de identificar derivados implícitos que debieran ser segregados del contrato anfitrión para reconocerlos a su valor razonable. Cuando un derivado implícito es identificado y el contrato anfitrión no ha sido valuado a valor razonable, el derivado implícito se segrega del contrato anfitrión y se reconoce a su valor razonable; los cambios en dicho valor son reconocidos en los resultados del periodo, como parte del resultado financiero. Al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018 no existen derivados implícitos que deban ser segregados del contrato anfitrión.

o. Ingresos de actividades ordinarias

Reconocimiento de ingresos de peaje por concesión y por servicios de peaje

La administración de la Entidad reconoce los ingresos de peaje por concesión en el momento que los vehículos hacen uso de las autopistas y cubren en efectivo o a través de un medio electrónico la cuota respectiva en las plazas de cobro. En el caso de los ingresos por servicio de peaje se reciben directamente de la SCT y se registran en el momento que los vehículos hacen uso de las autopistas.

Reconocimiento de ingresos por servicios de operación

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

Reconocimiento de ingresos por uso de derecho de vía y otros relacionados.

En las autopistas concesionadas se reconocen ingresos por uso de derecho de vía, y en FARAC I y COTESA se reconocen ingresos derivados de restaurantes y tiendas de conveniencia. El uso del derecho de vía se comercializa por medio de contratos de arrendamiento de áreas colindantes con la cinta asfáltica.

Los ingresos por uso de derecho de vía son aquellos cobrados a locatarios tales como gasolineras y tiendas de conveniencia, así como por lo recibido por la construcción o paso de instalaciones eléctricas y de telecomunicaciones, acueductos y gasoductos.

Reconocimiento de ingresos y costos de construcción de obras de ampliación y rehabilitación

De conformidad con la IFRIC 12, la Entidad reconoce ingresos y costos de construcción conforme avanza la construcción de las obras de ampliación y rehabilitación a la infraestructura concesionada (“Porcentaje de avance”), cuando dichas obras permiten incrementar la capacidad de generar beneficios económicos futuros.

Modelo de reconocimiento de ingresos de actividades ordinarias

Con la finalidad de llevar a cabo un reconocimiento adecuado de los ingresos, se utiliza el siguiente modelo de cinco pasos:

- Identificación del contrato o contratos con el cliente.
- Identificación de las obligaciones de desempeño en el contrato.
- Determinación del precio de la transacción.
- Asignación del precio de la transacción a cada obligación de desempeño en el contrato.
- Reconocimiento del ingreso cuando la entidad satisfaga la obligación de desempeño.

Se anexa un cuadro en el que se especifica por tipo de ingreso, la aplicación del modelo de 5 pasos para el reconocimiento del ingreso.

Reconocimiento de Ingresos (Modelo 5 Pasos)

	Pasos	Peaje por concesión	Servicios de peaje	Servicios de operación	Uso de derecho de vía y otros relacionados	Construcción de obras de ampliación y rehabilitación
Paso 1	Identificación del contrato con el cliente	Contrato; se expide comprobante de pago de peaje	Contrato de concesión	Contrato de concesión	Contrato/comprobante de venta del producto	Contrato de concesión
Paso 2	Identificación de las obligaciones de desempeño (OD) en el contrato	Una OD = Otorgar derecho de uso de las autopistas	Una OD = Otorgar derecho de uso de las autopistas	Una OD = Mantener la disponibilidad de las autopistas	Una OD = Otorgar derecho de vía/entregar el producto vendido	Una OD = Construir infraestructura carretera
Paso 3	Determinación del precio de la transacción	Cuota de peaje basada en tarifas autorizadas por la SCT	Pago por uso establecido en el contrato con la SCT	Pago por disponibilidad establecido en el contrato con la SCT	Costos relacionados con el activo intangible por concesión/ Costo del bien más un margen de utilidad	Costo incurrido en construcción, se asemeja a su valor razonable
Paso 4	Asignación del precio de la transacción a cada obligación de desempeño en el contrato	Precio de la transacción = precio de la única OD	Precio de la transacción = precio de la única OD	Precio de la transacción = precio de la única OD	Precio de la transacción = precio de la única OD	Precio de la transacción = precio de la única OD
Paso 5	Reconocer el ingreso cuando la Compañía satisfaga la obligación de desempeño	Un punto en el tiempo = Uso de las autopistas	Un punto en el tiempo = Uso de las autopistas	Un punto en el tiempo = Uso de las autopistas	Un punto en el tiempo = Uso de la vía/Entrega del bien	A lo largo del tiempo = Avance de obra que se reconoce a lo largo del periodo de construcción

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

p. Transacciones en moneda extranjera

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

q. Utilidad por acción

La utilidad básica por acción ordinaria se calcula dividiendo la utilidad neta atribuible a la participación controladora entre el promedio ponderado de acciones ordinarias en circulación. La utilidad por acción diluida se determina bajo el supuesto de que se realizarían los compromisos de la Entidad para emitir o intercambiar sus propias acciones.

r. Estado consolidado de pérdidas y ganancias y otras utilidades integrales

La Entidad optó por presentar en el estado consolidado de pérdidas y ganancias y otras utilidades 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) integrales en el rubro de costos y gastos.

s. Estado consolidado de flujos de efectivo

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

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

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

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 de RCO para tales efectos.

Los miembros del Comité de Auditoría de RCO revisaron el contrato con Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C. (“**Deloitte**” o el “**Despacho**”) para prestar a la Compañía los servicios de auditoría externa de estados financieros básicos del ejercicio 2020 por un monto de \$5.4 millones más IVA; asimismo, revisaron los documentos presentados por el Auditor Externo a los miembros del Comité de Auditoría de RCO, en los que se declara el cumplimiento de los requisitos para su contratación por la Compañía, de acuerdo con lo establecido en el Capítulo II de las *Disposiciones de carácter general aplicables a las entidades y emisoras supervisadas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores que contraten servicios de auditoría externa de estados financieros básicos* (la “**Circular Única de Auditores Externos**” o “**CUAE**”).

El Consejo de Administración en su momento aprobó, previa recomendación del Comité de Auditoría de RCO, la celebración del contrato mencionado, dado que, con base en los documentos presentados por el Auditor Externo, el Despacho, el propio Auditor Externo y las personas del equipo de auditoría externa, a la fecha del contrato, estaban en cumplimiento de los criterios de independencia, de capacidad profesional y de calidad requeridos por la CUAE.

Contratación de servicios adicionales con el Auditor Externo y/o el Despacho

Los miembros del Comité de Auditoría de RCO revisaron los contratos con el Despacho para prestar a la Sociedad los siguientes servicios adicionales a los de auditoría externa de estados financieros básicos del ejercicio 2020:

- a) Servicios profesionales como contadores independientes para llevar a cabo una revisión limitada al 30 de abril de 2020. El monto del contrato fue de \$0.4 millones más IVA.

El Consejo de Administración en su momento aprobó, previa recomendación del Comité de Auditoría de RCO, la celebración de los Contratos anteriores dado que, a su juicio, la prestación de los servicios correspondientes no afectaría la independencia del Despacho, ni del Auditor Externo Independiente, ni del equipo de trabajo de auditores externos, en la prestación a la Sociedad del servicio de auditoría externa de estados financieros básicos del ejercicio 2019, en virtud de que:

- a) los servicios en cuestión no se ubican en la lista establecida en el Artículo 6, Fracc. VII de la CUAE;
- b) se considera que:
 - ni el Despacho ni el Auditor Externo Independiente estarían en la posición de auditar su propio trabajo,
 - el Auditor Externo Independiente y el personal del Despacho no actuarían como parte de la administración o del personal de la Sociedad, ni realizarían actividades cuya responsabilidad recayera en la administración o el personal de la Sociedad,
 - dichos servicios no pondrían al Despacho ni al Auditor Externo Independiente en la posición de defensor o abogado de la Sociedad y
 - la prestación de los servicios no representaría un conflicto de interés entre el Despacho, el Auditor Externo Independiente y la Sociedad; y
- c) el monto de los contratos, en lo individual y en su conjunto, es poco representativo en relación con el precio de la auditoría externa de estados financieros básicos del ejercicio 2020.

Con base en la CUAE, RCO dio aviso oportuno a la CNBV sobre todos los servicios contratados con el Despacho durante el ejercicio 2020.

Asimismo, a la fecha de emisión del presente Reporte Anual, el Auditor Externo ha cumplido razonablemente con todas las obligaciones que le corresponden y que están establecidas en la CUAE.

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. A continuación, se describen en lo general dichas operaciones:

Instrumentos financieros derivados

Al cierre de los ejercicios 2020 y 2019 no hay contratos con partes relacionadas, mientras que al cierre del 2018 hubo Contratos de Cobertura con Goldman Sachs Paris Inc. Ex Cie con un monto nocional de \$147.0 millones.

Contrato de Consultoría

Con fecha 4 de junio de 2020, RCO y Abertis celebraron un contrato de consultoría (*Industrial Agreement*), bajo el cual, entre otros, Abertis se obliga a transferir conocimientos (*know-how*) y prestar asistencia técnica a RCO para el desarrollo de su negocio, a cambio de regalías fijadas en función de los ingresos anuales consolidados de RCO y subsidiarias y contempladas dentro de los gastos de operación en el presupuesto anual de RCO.

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 11 miembros propietarios de los cuales 2, es decir, el 18.2%, 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
José Aljaro Navarro	No independiente	4 de junio de 2020	--	--
André Rogowski	No independiente	4 de junio de 2020	--	--
Martí Carbonell Mascaró	No independiente	4 de junio de 2020	--	--
Jordi Fernández Montolí	No independiente	4 de junio de 2020	--	--
Gemma Magre Ros	No independiente	4 de junio de 2020	--	--
Alexander I Greenbaum	No independiente	4 de junio de 2020	--	--
Jaime Chico Pardo	No independiente	24 de febrero de 2021	--	--
Adolfo Castro Rivas	Independiente	16 de marzo de 2012	--	--
Elsa Beatriz García Bojorges	Independiente	24 de septiembre de 2009	--	--
Juan Manuel González Bernal	No independiente	31 de agosto de 2018	--	--
Demetrio Javier Sodí Cortés	No independiente	26 de abril de 2010	--	--

José Aljaro Navarro

Inició su carrera profesional en Arthur Andersen como Gerente de Auditoría. En 1991, se incorporó al grupo Cortefiel como “*Chief Financial Officer*” (CFO). Posteriormente, como Director de Estrategia, Financiero y de Control, participó en el desarrollo internacional de la compañía. En 2003 pasó a ocupar similar posición en el grupo González Byass. Se incorpora al Grupo Abertis en 2005 como Director General Financiero, cargo que desempeñó hasta su nombramiento como Consejero Ejecutivo-Director General en febrero de 2018. Desde diciembre de 2018 es Consejero Delegado de Abertis.

André Rogowski

Es el CFO (Director General Financiero) de Abertis. Es consejero de las principales filiales operativas del grupo. Anteriormente trabajaba en Mediobanca como el co-Head de la actividad de Global Coverage con particular enfoque en los sectores de fondos, infraestructura y energía. Nacido en Bélgica pero con nacionalidad alemana, André Rogowski está graduado en PPE (políticas, filosofía y económicas) por la Universidad de Oxford.

Martí Carbonell Mascaró

Es licenciado en Administración y Dirección de Empresas y MBA por ESADE y AMP por el IESE. Inició su carrera profesional en PWC como auditor financiero. Desde 2000 ha desarrollado su carrera en Acesa y a partir de su creación en 2003 en Abertis, con responsabilidades de gestión en las áreas económico-financieras del grupo y apoyando su expansión internacional. Es miembro del Consejo de Administración de varias participadas del grupo Abertis.

En junio de 2019 es nombrado Director General del Área de Planificación y Control de Abertis Infraestructuras, S.A.

Jordi Fernández Montolí

Fue nombrado Director General del Área Técnica (CTO) en junio de 2019, y es miembro del Consejo de Administración de varias empresas del Grupo Abertis. Se incorporó al Grupo Abertis en 2004, iniciando su carrera en Abertis Telecom (actualmente Cellnex) como Jefe de Organización (2004-2005), tras la compra de Retevisión. En 2006 se incorporó a la Corporación Abertis, como Jefe de Organización (2006-2010). En 2010 fue nombrado Director Corporativo de Organización y Transformación (2010-2016). Director de Integración y Transformación (2016-2019), y posteriormente Director Técnico (2019). Con esta función, desempeñó un papel destacado en la integración de los nuevos negocios en el Grupo. Anteriormente trabajó en Gas Natural (actualmente Naturgy) como director de proyectos (1995-1996), luego en AECOC (asociación española de comercio electrónico) como director de desarrollo de EDI - comercio electrónico (1996-1998). Posteriormente, en 1998 se incorporó a Retevisión donde trabajó como director de proyectos (Unidad de Negocio de Telecomunicaciones) (desde 1998), Jefe de Control de Procesos y Sistemas de Acceso (Departamento de Redes) (desde 2000) y Jefe de Calidad y Procesos (Departamento de Recursos) (desde 2002).

Gemma Magre Ros

Es Senior Manager en el Departamento Legal de Abertis Infraestructuras, S.A. (“Abertis”). Se incorporó a Abertis en 2009 tras 4 años de práctica privada en Clifford Chance como abogada corporativa y financiera centrada en fusiones y adquisiciones, mercados de capitales, capital privado y finanzas. Desde entonces, ha asesorado a Abertis y a las empresas de su grupo en los aspectos legales y contractuales de numerosos proyectos M&A, financiación de proyectos y proyectos público-privados, en relación con autopistas de peaje en Europa, América, India y Australia. Es miembro del Consejo de Administración de Red de Carreteras de Occidente, con sede en México, secretaria del Consejo de Administración de Virginia Tollroad TransportCo, LLC, con sede en EEUU. Ha sido miembro de los Consejos de Administración de Sanef, S.A. en Francia, Inversora de Infraestructuras, S.L.,

sociedad holding española, Vías Chile S.A. y Sociedad Concesionaria Autopista Central, S.A, ambas con sede en Chile. Es licenciada en Derecho y en Administración y Dirección de Empresas por la Universidad Abat Oliba CEU y está habilitada para el ejercicio de la profesión por el Colegio de Abogados de Barcelona. También tiene un Programa de Desarrollo Directivo (PDD) del IESE y un Certificado de Finanzas Corporativas del IESE.

Alexander I Greenbaum

Greenbaum se unió al equipo de infraestructura de GIC en 2015 y lidera el equipo en América del Norte. Él es responsable del origen, ejecución y gestión de activos de las inversiones en infraestructura de GIC en Norteamérica y actualmente es director de ITC Holdings, Genesee & Wyoming Railroad, Tallgrass Energy y varias otras empresas de la cartera de GIC. Antes de unirse a GIC, Alex era un banquero de inversión en UBS que cubría la infraestructura y sectores de transporte. Greenbaum asesoró a clientes del sector público y privado en una variedad de mandatos de infraestructura, incluida la estructuración y financiamiento de asociaciones público-privadas y la adquisición, venta y financiación de empresas del sector infraestructura. Antes de eso, Greenbaum fue miembro del equipo de finanzas municipales de UBS centrado en la deuda imponible y exenta de impuestos financiamientos en nombre de las autoridades gubernamentales estatales y locales. Antes de su mandato en UBS, Greenbaum trabajó en la Corte Suprema de Estados Unidos y Estados Unidos. Congreso. Tiene una licenciatura con honores de la Universidad de Harvard.

Jaime Chico Pardo

Fue Presidente del Consejo de Telmex, Carso Global Telecom e Ideal, así como consejero de varias empresas, entre ellas AT&T. Desde 1995 hasta 2006 ocupó el cargo de Director General de Telmex. Antes de integrarse al equipo de Telmex, fue Director General de Grupo Condumex, de Euzkadi/General Tire de México, de Fimburza e hizo carrera en la industria de la banca internacional con Banamex e inició un banco de inversión, IFI de México en 1984. Hoy es miembro del consejo de Bimbo, Honeywell International y Chicago Booth GSB. Se graduó como Ingeniero Industrial en la Universidad Iberoamericana y realizó un MBA en The University of Chicago, Booth School of Business.

Adolfo Castro Rivas

Adolfo Castro ha sido Director General de Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V. desde mayo de 2011. Antes, trabajó como Director de Finanzas y Planeación Estratégica en dicha compañía (del 2000 al 2011). Tiene una licenciatura en Contaduría y una Maestría en Administración de Empresas del Instituto Tecnológico Autónomo de México y el Programa de Alta Dirección AD en el Instituto Panamericano de Alta Dirección de Empresas.

Elsa Beatriz García Bojorges

Desde enero 2021 es Presidente del Consejo Emisor así como Directora del Centro de Investigación y Desarrollo, del Consejo Mexicano de Normas de Información Financiera, A.C (CINIF), organismo emisor de las Normas de Información Financiera locales de México al que pertenece desde el 2004. Es miembro del Consejo de Administración y Presidente del Comité de Auditoría de Empresas ICA, de Grupo Vitalmex, S.A. de C.V., de Enemex, S.A de C.V. y en Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V. ocupó esa posición del año 2013 al 2018. En 2010, 2011 y 2012 fue invitada por la Conferencia para el Comercio y Desarrollo de la Organización de las Naciones Unidas (UNCTAD) 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 del Programa Ejecutivo de Gobierno Corporativo del Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM). 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.

Juan Manuel González Bernal

Juan Manuel González Bernal cuenta con más de 20 años de experiencia en infraestructura y financiamiento de complejos proyectos representando a desarrolladores nacionales e internacionales, empresas operadoras de activos de infraestructura, fondos de capital nacionales e internacionales público y privado, bancos y agentes, así como a entidades gubernamentales, en todos los sectores: aeropuertos, transporte, agua, energía, manejo de residuos, entre otros. Se ha especializado en licitaciones públicas, en el marco legal aplicable a servicios y obras públicas, y en asociaciones público-privadas en México, y en asuntos relacionados con desarrollo de proyectos de infraestructura y energía con fuerte capacidad tanto en el ámbito transaccional, como en el regulatorio, así como en mecanismos alternativos de resolución de controversias incluyendo procedimientos ante la Secretaría de la Función Pública y la Auditoría Superior de la Federación en casos emblemáticos como el *Túnel Emisor Oriente* y proyectos carreteros Durango-Mazatlán y Nuevo Necaxa-Tihuatlán.

Juan Manuel ha participado en una serie de proyectos que han sido distinguidos por varias revistas especializadas (Euromoney, Project Finance y Latin Finance) como “Transacciones u Operaciones del Año”, por ejemplo, el financiamiento de las Presas El Cajón y La Yesca, el refinanciamiento a través de la Bolsa Mexicana de Valores de las Autopistas México-Toluca y Monterrey-Cadereyta, el primer financiamiento de una Asociación Público Privada en México, y el financiamiento del proyecto más grande en el sector de carreteras de cuota en Latinoamérica “FARAC I”. Asesoró a Bank of América como agente de la Secretaría de Comunicaciones en el diseño y contratación de la Asociación Público-Privada de la Red Compartida.

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

Elsa Beatriz García Bojorges y Gemma Magre Ros, son integrantes del sexo femenino en el Consejo de Administración de RCO. En términos porcentuales, representa el 18.2% de los miembros del Consejo de Administración.

Demetrio Javier Sodi Cortés

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 Metrópoli 2025, instituto dedicado a desarrollar soluciones multidisciplinarias para problemas del área de la Ciudad de México. Es licenciado en Economía por el Instituto Tecnológico Autónomo de México y tiene un MBA por la Universidad de Boston. Se unió a la Compañía en marzo de 2008.

IV.3.2 Directivos y consejeros relevantes

La Tabla 29 proporciona la integración vigente de los directivos relevantes de RCO. Relación a los consejeros relevantes, dicha información fue presentada en la sección IV.3.1 previa.

Tabla 29. Directivos relevantes

Directivos Relevantes		
Ejecutivo	Nombre del puesto	Fecha de nombramiento
Demetrio Javier Sodi Cortés	Director General	1 de marzo de 2008
Jorge Parra Palacios	Director de Administración y Finanzas	1 de febrero de 2010
Juan Sebastián Lozano García Teruel	Abogado General	16 de agosto de 2010
Alejandro Alonso Arcocha	Director de Operaciones	5 de abril de 2021

Demetrio Javier Sodi Cortés (Director General)

Previamente mencionado en la sección IV.3.1.

Jorge Parra Palacios (Director de Administración y Finanzas)

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

Alejandro Alonso Arcocha (Director de Operaciones)

Alejandro Alonso es Ingeniero Civil y cuenta con una maestría en Gerencia de Proyectos de Construcción, ambos por la Universidad de las Américas-Puebla. Acumula más de 20 años de experiencia en el desarrollo integral de proyectos de infraestructura carretera en los ámbitos público y privado en áreas de planeación, ingeniería, construcción, operación y mantenimiento. Previa a su incorporación a RCO se desempeñó como Director General de Concesiones en Mota-Engil en México, siendo responsable de la gestión en toda la cadena de valor de los activos concesionados del grupo.

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-Cuellar, 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.

IV.3.3 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 30 y 31 siguientes, según fueron nombrados por el Consejo de Administración en sesión de fecha 8 de junio de 2020 y ratificados por los accionistas de RCO de tiempo en tiempo.

Tabla 30. Comité de Auditoría

MIEMBRO PROPIETARIO	CARÁCTER	MIEMBRO SUPLENTE
Elsa Beatriz García Bojorges	Miembro (Presidente)	----
Adolfo Castro Rivas	Miembro	----
Juan Manuel González	Miembro	----

Tabla 31. Comité de Prácticas Societarias

MIEMBRO PROPIETARIO	CARÁCTER	MIEMBRO SUPLENTE
Juan Manuel González Bernal	Miembro (Presidente)	----
José Aljaro Navarro	Miembro	----
Elsa Beatriz García Bojorges	Miembro	----
Alexander I. Greenbaum	Observador	----

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.

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.

La Entidad otorga a los ejecutivos elegibles un bono de desempeño anual equivalente entre 2 y 12 meses de sueldo de acuerdo con parámetros de desempeño de la Entidad y de función específica. Al 31 de diciembre de 2020 los pasivos por este concepto ascienden a \$36.1 y se presentan en el estado consolidado de situación financiera como beneficios a empleados a corto plazo. El gasto por este concepto fue de \$32.5 en 2020.

La Entidad está obligada al pago a sus empleados de una prima de antigüedad. El costo neto del periodo derivado de estas obligaciones al 31 de diciembre de 2020, asciende a \$1.1.

El 15 de abril de 2016, la Entidad modificó el plan de compensaciones para sus directivos relevantes para convertirlo en un plan de beneficios basados en acciones, liquidable en efectivo. Dicho paquete de compensación fue modificado el 20 de enero de 2017, el 18 de diciembre de 2018 y el 3 de septiembre de 2019. Al 31 de diciembre de 2020 el plan de compensaciones se determina conforme a lo siguiente:

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

Tipo de acuerdo	Unidades de derechos de apreciación	Unidades de derechos de apreciación	Unidades de derechos de apreciación
Fecha de otorgamiento	6 de marzo de 2020	13 de marzo de 2019	13 de marzo de 2018
Unidades	45,000,000	45,000,000	30,000,000
Valor de referencia a la fecha de otorgamiento	\$2. 3459	\$2.1870	\$2.1835
Plazo	3 años	3 años	3 años
Condiciones de otorgamiento	Se adjudican en cuotas anuales iguales con referencia al valor de la acción	Se adjudican en cuotas anuales iguales con referencia al valor de la acción	Se adjudican en cuotas anuales iguales con referencia al valor de la acción
Tipo de acuerdo	Unidades de compensación diferida	Unidades de compensación diferida	Unidades de compensación diferida
Fecha de otorgamiento	6 de marzo de 2020	13 de marzo de 2019	13 de marzo de 2018
Unidades	5,882,897	5,364,398	4,766,243
Valor de referencia a la fecha de otorgamiento	\$2. 3459	\$2.1870	\$1.9770
Plazo	3 años	3 años	3 años
Condiciones de otorgamiento	Se adjudican en cuotas anuales iguales con referencia al valor de la acción	Se adjudican en cuotas anuales iguales con referencia al valor de la acción	Se adjudican en cuotas anuales iguales con referencia al valor de la acción
Tipo de acuerdo	Derechos equivalentes a distribuciones	Derechos equivalentes a distribuciones	Derechos equivalentes a distribuciones
Fecha de otorgamiento	6 de marzo de 2020	19 de marzo de 2019	13 de marzo de 2018
Unidades	50,882,897	50,364,398	34,766,243
Valor de referencia a la fecha de otorgamiento	N/A	N/A	N/A
Plazo	3 años	3 años	3 años
Condiciones de otorgamiento	Se adjudican en cuotas anuales iguales con referencia al valor de la acción	Se adjudican en cuotas anuales iguales con referencia al valor de la acción	Se adjudican en cuotas anuales iguales en relación con los dividendos o reducciones de capital

No existen consejeros o directivos relevantes en la Emisora que tengan una tenencia individual mayor del 1% y menor del 10%.

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

IV.3.4 Accionistas relevantes

A la fecha del presente Reporte Anual, son tres los accionistas relevantes en RCO. El primero de estos accionistas es BBVA Bancomer, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero BBVA Bancomer, en carácter de fiduciario del fideicomiso F/411215-7 que mantiene la titularidad de 1,828,287,781 Acciones Serie "A", representativas de 76.0% del capital social suscrito y pagado de RCO. Este accionista ejerce control o poder de mando.

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 5,122,753,800 Acciones Serie "B", representativas de 17.8% del capital social suscrito y pagado de RCO.

No se tiene identificado a la persona física considerada como principal accionista beneficiario.

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. Dicho paquete de compensación fue modificado el 20 de enero de 2017, el 18 de diciembre de 2018 y el 3 de septiembre de 2019 y el 8 de junio de 2020.

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 el artículo 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:

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

3. **Convenio entre Socios**

El 3 de octubre de 2007, fecha de otorgamiento del Título de Concesión FARAC I, los socios originales Grupo GSIP e ICA, junto con 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. Posteriormente, con la celebración del Fideicomiso Emisor CKD, el Convenio entre Socios fue modificado y reexpresado con fecha 24 de septiembre de 2009. Tras esta modificación y reexpresión, RCO dejó 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 los Accionistas Serie "B".

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**

En adición al convenio de 2009, conforme al Anexo N se debe describir cualquier convenio que tenga por efecto retrasar, prevenir, diferir o hacer más oneroso un cambio en el control de la emisora, así como aquellos que se señalan en el artículo 16, fracción VI de la Ley del Mercado de Valores, por lo que quizás habría que analizar la divulgación de los principales términos del "*equityholders agreement*" entre los accionistas mayoritarios, aunque técnicamente podría no calificar al no ser éstos accionistas directos sino a través del Fideicomiso BBVA.

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. Dicho convenio continúa vigente en sus términos, con independencia de los cambios que ha sufrido el accionariado de RCO en últimas fechas como se describe en el presente. Los principales acuerdos contenidos 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.

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

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:
- ⓐ **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.
- ⓑ **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 Compañía o vehículo cuyos activos sean bienes, valores o derechos económicos que representen únicamente Acciones Serie "A" en RCO.

[Espacio dejado en blanco intencionalmente]

V. PERSONAS RESPONSABLES

Los suscritos manifestamos bajo protesta de decir verdad que, en el ámbito de nuestras respectivas funciones, preparamos la información relativa a la Compañía contenida en el presente reporte anual, la cual, a nuestro leal saber y entender, refleja razonablemente su situación. Asimismo, manifestamos que no tenemos conocimiento de información relevante que haya sido omitida o falseada en este reporte anual o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

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



Demétrio Javier Sodi Cortés
Director General



Jorge Parra Palacios
Director de Finanzas



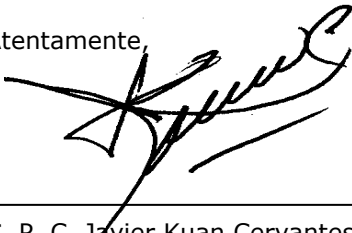
Juan Sebastián Lozano García Teruel
Director Jurídico

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 2020, 2019 y 2018 y por los años que terminaron en esas fechas, contenidos en el presente reporte anual como anexos, fueron dictaminados con fecha 16 de febrero de 2021, 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. C. Javier Kuan Cervantes
Auditor Externo y Apoderado Legal
Socio de Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S. C.
Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited

