



## RED DE CARRETERAS DE OCCIDENTE

### Red de Carreteras de Occidente S.A.B. de C.V. REPORTE ANUAL

Reporte Anual que se presenta de acuerdo con las "Disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y a otros participantes del mercado de valores", publicadas en el Diario Oficial de la Federación de fecha 19 de marzo de 2003, según las mismas han sido modificadas (la "Circular Única de Emisoras") para el año terminado el 31 de diciembre de 2012.

#### VALORES REGISTRADOS

**Acciones** Acciones Ordinarias, Nominativas, sin expresión de Valor Nominal, Serie A y Acciones Ordinarias, Nominativas, sin expresión de Valor Nominal, Serie B, inscritas en el Registro Nacional de Valores desde 2009.

*Clave de cotización* RCO

*Títulos de cada clase* 28,715,021,303 acciones ordinarias, nominativas, sin expresión de valor nominal, divididas en 55,352 Acciones Serie A representativas de la parte fija sin derecho a retiro y 20,105,331,151 Acciones Serie A y 8,609,634,800 Acciones Serie B, representativas del capital variable.

**Certificados Bursátiles de largo plazo** Certificados Bursátiles de largo plazo denominados en pesos y Certificados Bursátiles denominados en UDI inscritos en el Registro Nacional de Valores desde el 2012.

<i>Claves de cotización</i>	"RCO 12"	"RCO 12U"
<i>Plazo</i>	5,443 días	7,270 días
<i>Fecha de Emisión</i>	14 de septiembre de 2012	14 de septiembre de 2012
<i>Fecha de vencimiento</i>	10 de agosto de 2027	10 de agosto de 2032
<i>Monto total de la emisión</i>	\$2,841'000,000.00 M.N.	1,102,518,200 UDI
<i>Denominación</i>	Pesos	UDI
<i>Calificaciones</i>	"mxAAA" por Standard & Poor's, S.A. de C.V. "AAA(mex)" por Fitch de México, S.A. de C.V.	

*Garantía* Parcial del Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C. ("Banobras") en los términos descritos en el Suplemento correspondiente.

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

Listados en la Bolsa Mexicana de Valores.

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

Avenida Américas No. 1592  
C.P. 44637, Guadalajara, Jalisco,  
Teléfono (01 33) 3001 4700

<http://www.redviacorta.mx>

## ÍNDICE

I. INFORMACIÓN GENERAL .....	5
I.1 Glosario de Términos y Definiciones .....	5
I.2 Resumen Ejecutivo .....	14
I.2.1 Descripción General RCO.....	15
I.2.2 Descripción General del Negocio de RCO.....	15
I.2.3 Tráfico e Ingresos por Peaje .....	18
I.2.4 Resumen de Situación Financiera.....	21
I.2.4 Descripción del Plan de Negocios.....	22
I.3 Factores de Riesgo.....	23
I.3.1 Riesgos Relacionados con las Concesiones .....	23
I.3.2. Riesgos Relacionados con el Negocio de RCO .....	25
I.3.3 Riesgos Relacionados con Contratos.....	29
I.3.4 Cancelación de registro de acciones .....	31
I.3.5 Riesgos Relacionados con México y el Extranjero.....	31
I.4 Otros Valores.....	34
I.5 Cambios significativos a los derechos de valores inscritos en el Registro .....	35
I.6 Documentos de Carácter Público .....	35
II. RCO.....	36
II.1. Historia y Desarrollo de RCO.....	36
II.2 Descripción del Negocio .....	36
II.2.1. Actividad Principal .....	41
II.2.2. Canales de Distribución .....	56
II.2.3. Patentes, Licencias, Marcas y otros Contratos.....	58
II.2.4. Principales Clientes.....	59
II.2.5. Legislación Aplicable y Situación Tributaria .....	59
II.2.6 Recursos Humanos .....	59
II.2.7. Desempeño Ambiental.....	59
II.2.8. Información del Mercado.....	60
II.2.9. Estructura Corporativa .....	61
II.2.10. Descripción de los Principales Activos.....	61
II.2.11. Procesos Judiciales, Administrativos o Arbitrales .....	64
II.2.12. Acciones Representativas del Capital Social.....	64
II.2.13. Dividendos.....	66
II.2.14. Adopción del Régimen de Sociedad Anónima Bursátil.....	67
III. INFORMACIÓN FINANCIERA.....	68
III.1 Información Financiera Seleccionada .....	68
III.2 Información Financiera por Línea de Negocio .....	76
III.3 Informe de Créditos Relevantes. ....	76
III.3.1 Créditos Preferentes.....	76
III.3.2 Instrumentos Financieros Derivados.....	77
III.3.3 Beneficios por Impuestos a la Utilidad.....	79
III.3.4 Estado de los Créditos.....	79
III.4 Comentarios y Análisis de la Administración sobre los Resultados de Operación y Situación Financiera de RCO .....	81
III.4.1 Resultados de la Operación.....	81
III.4.2 Situación Financiera, Liquidez y Recursos de Capital .....	87
III.4.3 Control Interno .....	94
III.5 Estimaciones, Provisiones o Reservas Contables Críticas .....	94
III.6 Principales Políticas Contables .....	95
III.6.1 Bases de presentación ejercicio 2012 .....	95
III.6.2 Principales políticas contables 2012.....	96
III.6.3 Transición a NIIF .....	103

IV. ADMINISTRACION .....	104
IV.1 Auditores Externos .....	104
IV.2 Operaciones con Personas Relacionadas y Conflictos de Interés.....	105
IV.3 Administradores y Accionistas.....	107
IV.3.1 Designación de Consejeros. ....	107
IV.3.2 Ejecutivos y consejeros relevantes.....	108
IV.3.3 Accionistas Relevantes .....	111
IV.3.4 Comités de apoyo al Consejo de Administración de RCO. ....	111
IV.4 Estatutos Sociales y otros Convenios .....	112
V. MERCADO DE CAPITALES.....	112
V. 1 Estructura Accionaria.....	112
V.2 Comportamiento de la Acción en el Mercado de Valores.....	112
V.3 Formador de Mercado.....	112
VI. PERSONAS RESPONSABLES .....	113
VII. ANEXOS.....	115
ANEXO A: Estados Financieros dictaminados al 31 de diciembre de 2012, Informe del Comité de Auditoría e Informe del Comité de Prácticas Societarias. ....	115
ANEXO B: Reporte Trimestral presentado a la BMV por el primer trimestre del 2013. ....	116
ANEXO C: Estatutos Sociales y Otros Convenios.....	117
ANEXO D: Anexo IFD presentado a la BMV por el primer trimestre de 2013 .....	123



## I. INFORMACIÓN GENERAL

### I.1 Glosario de Términos y Definiciones

Para los efectos del presente Reporte Anual, los términos que inician con mayúscula tendrán el significado que se les atribuye en la Tabla 1, mismos que serán aplicables tanto al singular como al plural de los términos definidos:

**Tabla 1. Definiciones**

<b>Términos</b>	<b>Definiciones</b>
<i>Acreedor Prendario</i>	Significa Scotiabank Inverlat, S. A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Scotiabank Inverlat, Dirección Fiduciaria, en su carácter de Agente de Garantías, en nombre de y para el beneficio de los Acreedores Garantizados, como acreedor prendario, junto con sus sucesores o cesionarios.
<i>Acreedores Garantizados</i>	Significa los “ <i>Secured Parties</i> ” como dicho término se define en el Contrato de Disposiciones Comunes, incluyendo a los Acreedores Preferentes, el Agente de Garantías, el Agente Administrativo y el Agente de Acreedores Preferentes, el Agente Interacreedores y a cualquier otra Parte del Financiamiento (“ <i>Financing Party</i> ”, como dicho término se define en el Contrato de Disposiciones Comunes).
<i>Acreedores Preferentes</i>	Significa los proveedores de Deuda Preferente (incluyendo, cada “ <i>Monoline</i> ” Aprobado que proporcione una póliza de seguros de garantía financiera con respecto a Deuda Preferente Adicional) 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>Afiliadas o Filiales</i>	De una persona en particular, en cualquier tiempo, significa cualquier persona que directa o indirectamente, o a través de uno o más intermediarios, controla o es controlada por o se encuentra bajo control común directo o indirecto con dicha persona. Para los efectos de esta definición, se entenderá por “control” (incluyendo los términos “controlar”, “controlado por” y “bajo el control común con”) el poder, directo o indirecto, de dirigir o causar la dirección de la administración, incluyendo la administración del día a día, las políticas de una persona o entidad, ya sea a través de la propiedad de valores, por contrato, o de otra forma. Con respecto de Grupo GSIP, el término Afiliada expresamente incluye a Goldman, Sachs & Co. y The Goldman Sachs Group, Inc., y respecto de las sociedades que integran a ICA, el término Afiliada expresamente incluye a EMICA y sus respectivas subsidiarias, filiales y afiliadas.
<i>Agente Administrativo</i>	Significa Banco Santander (México), S. A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Santander o cualquier sustituto o sucesor del mismo.
<i>Agente Aplicable</i>	Significa “ <i>Applicable Agent</i> ” como dicho término se define en el Contrato de Disposiciones Comunes, como (i) en cualquier momento previo a la celebración del Convenio 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 Acreedores Preferentes</i>	Significa Banco Santander (México), S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Santander o cualquier sustituto o sucesor del mismo.
<i>Agente de Garantías</i>	Significa Scotiabank Inverlat, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Scotiabank Inverlat, Dirección Fiduciaria, o cualquier sustituto o sucesor del Agente de Garantías razonablemente aceptable para RCO según el Agente Aplicable lo designe.
<i>Agente Interacreedores</i>	Significa “ <i>Intercreditor Agent</i> ” como dicho término se define en el Contrato de Disposiciones Comunes como, el agente a ser designado de conformidad con algún Contrato entre Acreedores que, en su caso, se celebre en el futuro, en su caso.
<i>Auditor Externo</i>	Significa Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C. miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited (“Deloitte”) u otro auditor externo contratado por el Emisor, en el entendido que dicho auditor deberá ser un despacho de contadores públicos de reconocido prestigio internacional.
<i>Autopista Guadalajara-</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,

<b>Términos</b>	<b>Definiciones</b>																																						
<i>Zapotlanejo</i>	en el Estado de Jalisco, al Km. 26+000, en el Municipio de Tlaquepaque, en el Estado de Jalisco; incluyendo el derecho de vía y sus servicios auxiliares.																																						
<i>Autopista León-Aguascalientes</i>	Significa la autopista León-Aguascalientes, de altas especificaciones de jurisdicción federal de 108.2 Km. de longitud, con origen en el Km. 0+000 entronque León, en el Estado de Guanajuato, al Km. 108+150, Límite de Estados Jalisco y Aguascalientes, en el Estado de Jalisco; incluyendo el derecho de vía y sus servicios auxiliares.																																						
<i>Autopista Maravatío-Zapotlanejo</i>	Significa la autopista Maravatío-Zapotlanejo, de altas especificaciones de jurisdicción federal de 309.70 Km. de longitud, con origen en el Km 165+000, en el entronque Maravatío, en el Estado de Michoacán, al Km. 474+700, en el Municipio de Zapotlanejo, en el Estado de Jalisco, incluyendo el derecho de vía y sus servicios auxiliares.																																						
<i>Autopista Zapotlanejo-Lagos de Moreno</i>	Significa la autopista Zapotlanejo-Lagos de Moreno, de altas especificaciones de jurisdicción federal de 146.3 Km. de longitud, con origen en el Km. 0+000, en Zapotlanejo, en el Estado de Jalisco, al Km. 146+300, entronque con el Libramiento de Lagos de Moreno, en el Estado de Jalisco; incluyendo el derecho de vía y sus servicios auxiliares.																																						
<i>Autopistas</i>	Significa, conjuntamente, las Autopistas en Operación y las Obras de Ampliación.																																						
<i>Autopistas en Operación</i>	Significan: (i) la autopista Maravatío-Zapotlanejo; (ii) la autopista Guadalajara-Zapotlanejo; (iii) la autopista Zapotlanejo-Lagos de Moreno; y (iv) la autopista León-Aguascalientes.																																						
<i>Autoridad Gubernamental</i>	Significa cualquier dependencia o entidad perteneciente a los poderes ejecutivos, legislativo o judicial, ya sea en los ámbitos federal, estatal o municipal, incluyendo a comisiones, órganos, organismos, o instituciones, que lleven a cabo funciones ejecutivas, legislativas, judiciales, reguladoras o administrativas, por parte del gobierno de que se trate y que tenga competencia sobre el asunto correspondiente.																																						
<i>BMV</i>	Significa la Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V.																																						
<i>Capex o Gastos Capex</i>	Significa todos aquellos gastos relacionados con equipo (incluyendo medidas de equipos), activos fijos, bienes inmuebles, o mejoras, o reemplazos o sustituciones de los mismos, o bien, adiciones a los mismos (excluyendo cualesquier gastos en reemplazos ordinarios y mantenimiento dentro del curso ordinario de su operación o uso correspondientes a gastos de operación conforme a las NIIFs), que sean o hubieran sido realizados, de conformidad con lo que señale la NIIF correspondiente, registrados como adiciones a la propiedad o equipo en el balance de RCO o que tengan una vida útil mayor a un año.																																						
<i>CAPUFE</i>	Significa Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos, organismo público descentralizado de la administración pública federal, con personalidad jurídica y patrimonio propio.																																						
<i>Certificados Bursátiles o CB</i>	Significa los certificados bursátiles de largo plazo con las siguientes características: <table border="1" data-bbox="402 1318 1377 1848"> <tbody> <tr> <td><b>Emisor</b></td> <td colspan="2">Red de Carreteras de Occidente S.A.B. de C.V.</td> </tr> <tr> <td><b>Tipo de Instrumento</b></td> <td colspan="2">Certificados Bursátiles</td> </tr> <tr> <td><b>Calificación Crediticia Asignada</b></td> <td colspan="2">mxAAA por S&amp;P; y AAA(mex) por Fitch.</td> </tr> <tr> <td rowspan="2"><b>Esquema de Garantías</b></td> <td colspan="2">*Reserva para Servicio de Deuda de los CBs.</td> </tr> <tr> <td colspan="2">*Garantía parcial a primeras pérdidas por 6.5% del saldo insoluto de la emisión, por parte de Banobras.</td> </tr> <tr> <td></td> <td><b>Tasa Fija Nominal</b></td> <td><b>Tasa Fija Real</b></td> </tr> <tr> <td><b>Monto por Emisión</b></td> <td>MXN \$2.84 mil millones</td> <td>MXN \$5.28 mil millones; 1,102,518,200 UDIs</td> </tr> <tr> <td><b>Denominación</b></td> <td>Pesos</td> <td>UDIs</td> </tr> <tr> <td><b>Tipo de Tasa de Interés</b></td> <td>Fija</td> <td>Fija</td> </tr> <tr> <td><b>Cupón</b></td> <td>9.00%</td> <td>5.25%</td> </tr> <tr> <td><b>Plazo Legal</b></td> <td>15 años</td> <td>20 años</td> </tr> <tr> <td><b>Vida Promedio</b></td> <td>11 años</td> <td>14 años</td> </tr> <tr> <td><b>Ventana de Amortización</b></td> <td>Años 7 a 15</td> <td>Años 7 a 20</td> </tr> </tbody> </table>	<b>Emisor</b>	Red de Carreteras de Occidente S.A.B. de C.V.		<b>Tipo de Instrumento</b>	Certificados Bursátiles		<b>Calificación Crediticia Asignada</b>	mxAAA por S&P; y AAA(mex) por Fitch.		<b>Esquema de Garantías</b>	*Reserva para Servicio de Deuda de los CBs.		*Garantía parcial a primeras pérdidas por 6.5% del saldo insoluto de la emisión, por parte de Banobras.			<b>Tasa Fija Nominal</b>	<b>Tasa Fija Real</b>	<b>Monto por Emisión</b>	MXN \$2.84 mil millones	MXN \$5.28 mil millones; 1,102,518,200 UDIs	<b>Denominación</b>	Pesos	UDIs	<b>Tipo de Tasa de Interés</b>	Fija	Fija	<b>Cupón</b>	9.00%	5.25%	<b>Plazo Legal</b>	15 años	20 años	<b>Vida Promedio</b>	11 años	14 años	<b>Ventana de Amortización</b>	Años 7 a 15	Años 7 a 20
<b>Emisor</b>	Red de Carreteras de Occidente S.A.B. de C.V.																																						
<b>Tipo de Instrumento</b>	Certificados Bursátiles																																						
<b>Calificación Crediticia Asignada</b>	mxAAA por S&P; y AAA(mex) por Fitch.																																						
<b>Esquema de Garantías</b>	*Reserva para Servicio de Deuda de los CBs.																																						
	*Garantía parcial a primeras pérdidas por 6.5% del saldo insoluto de la emisión, por parte de Banobras.																																						
	<b>Tasa Fija Nominal</b>	<b>Tasa Fija Real</b>																																					
<b>Monto por Emisión</b>	MXN \$2.84 mil millones	MXN \$5.28 mil millones; 1,102,518,200 UDIs																																					
<b>Denominación</b>	Pesos	UDIs																																					
<b>Tipo de Tasa de Interés</b>	Fija	Fija																																					
<b>Cupón</b>	9.00%	5.25%																																					
<b>Plazo Legal</b>	15 años	20 años																																					
<b>Vida Promedio</b>	11 años	14 años																																					
<b>Ventana de Amortización</b>	Años 7 a 15	Años 7 a 20																																					

<b>Términos</b>	<b>Definiciones</b>
<i>CICASA</i>	Significa Constructoras ICA, S.A. de C.V.
<i>Circular Única de Emisoras</i>	Significa las Disposiciones de Carácter General aplicables a las Emisoras de Valores y a otros Participantes del Mercado de Valores, publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 19 de marzo de 2003, según las mismas han sido modificadas de tiempo en tiempo.
<i>CINIIF</i>	Comité de Interpretaciones de las Normas Internacionales de Información Financiera.
<i>CKD</i>	Significa los certificados bursátiles fiduciarios emitidos por el Fideicomiso Emisor CKD.
<i>CNBV</i>	Significa la Comisión Nacional Bancaria y de Valores.
<i>Comisión Federal de Competencia</i>	Significa el órgano administrativo desconcentrado de la Secretaría de Economía, que cuenta con autonomía técnica y operativa. La CFC fue creada en 1993 y es la autoridad encargada de prevenir, investigar y combatir los monopolios, las prácticas monopólicas y las concentraciones, en términos de la Ley Federal de Competencia Económica (LFCE).
<i>Compromiso de Construcción</i>	Significa el compromiso adquirido por RCO de realizar las Obras de Ampliación mediante los pagos correspondientes, a través del Fideicomiso de Obras de Ampliación, para la construcción de las Obras de Ampliación y, en su caso, para la liberación del derecho de vía, conforme a las instrucciones que RCO reciba de la SCT.
<i>Concesión FARAC I</i>	Significa la concesión otorgada por el Gobierno Federal de México a través de la SCT, a favor de la Concesionaria mediante el Título de Concesión FARAC I para la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de las Autopistas: (i) la autopista, Maravatio-Zapotlanejo, (ii) la autopista Guadalajara-Zapotlanejo, (iii) la autopista Zapotlanejo-Lagos de Moreno, y (iv) la autopista León-Aguascalientes;
<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+320, en el entronque con el libramiento La Piedad de Cavadas, en el Estado de Guanajuato. Dicha concesión incluye la modernización y ampliación del tramo carretero referido, así como el derecho exclusivo para suscribir con el Gobierno Federal un Contrato PPS para la provisión de capacidad carretera en el tramo concesionado.
<i>Concesión COVIQSA</i>	Significa la concesión otorgada por el Gobierno Federal el 21 de junio de 2006 a favor de COVIQSA, para operar, conservar y mantener, por un periodo de 20 (veinte) años, un tramo carretero libre de peaje de jurisdicción federal Querétaro-Irapuato de 93 Km de longitud, que se ubica en los Estados de Querétaro y Guanajuato. Dicha concesión incluye la modernización y ampliación del tramo carretero referido, así como el derecho exclusivo para suscribir con el Gobierno Federal un Contrato PPS para la provisión de capacidad carretera en el tramo concesionado.
<i>Concesionaria</i>	Significa Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V.
<i>CONIPSA</i>	Significa Concesionaria Irapuato La Piedad, S.A. de C.V.
<i>CONOISA</i>	Significa Controladora de Operaciones de Infraestructura, S.A. de C.V.
<i>CONSAR</i>	Significa la Comisión Nacional del Sistema de Ahorro para el Retiro.
<i>Consejero o Miembro Independiente</i>	Significa toda aquella persona que sea miembro del Consejo de Administración de RCO que reúna los requisitos de independencia previstos en los artículos 24, 26 de la LMV.
<i>Consortio</i>	Significa el consorcio conformado por Grupo GSIP, CICASA y CONOISA.
<i>Contrato de Cobertura</i>	Significa: (i) cada Contrato Maestro ISDA (" <i>International Swaps and Derivatives Association</i> "), en conjunto con el Anexo (" <i>Schedule</i> ") del mismo celebrado entre RCO y cada Proveedor de Contratos de Cobertura, de acuerdo con el Contrato de Disposiciones Comunes; y (ii) cualquier otro contrato celebrado, o a ser celebrado entre RCO y un Proveedor de Contratos de Cobertura para una Operación de Cobertura permitida conforme a la Sección 3.3 del Contrato de Disposiciones Comunes.
<i>Contrato de Crédito Preferente</i>	Significa "Loan Agreement" de fecha 26 de septiembre de 2007, celebrado entre RCO, los Acreedores Preferentes que de tiempo en tiempo formen parte del mismo y el Agente Administrativo, según el mismo fue modificado (i) por primera ocasión con fecha 29 de julio

<b>Términos</b>	<b>Definiciones</b>
	de 2009 con el fin de reflejar la transformación de RCO en una S.A.P.I.B., (ii) por segunda ocasión con fecha 24 de septiembre de 2009 con el fin de, entre otras cosas, extender el plazo de los créditos y (iii) por tercera ocasión con fecha 2 de diciembre de 2010 con el fin de permitir la adquisición de CONIPSA y COVIQSA.
<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 dentro del tercer convenio modificatorio de fecha 2 de diciembre de 2010.
<i>Contrato de Fideicomiso de Pago de Acreedores Preferentes</i>	Significa el Contrato de Fideicomiso Irrevocable de Administración, Garantía y Fuente de Pago No. F/300195 de fecha 26 de septiembre de 2007, celebrado entre RCO, como fideicomitente, HSBC México S.A. Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero HSBC (inicialmente F/881 con fiduciario Deutsche Bank) y el Agente de Garantías, como fideicomisario en primer lugar, según el mismo fue modificado el 17 de mayo de 2010, para sustituir al fiduciario por HSBC México, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero HSBC, División Fiduciaria y cambiar el número del fideicomiso al F/300195, así como los convenios modificatorios que de tiempo en tiempo se celebren en relación al mismo.
<i>Contrato de Operación</i>	Significa el Contrato de Prestación de Servicios de Operación, Conservación y Mantenimiento de fecha 26 de septiembre de 2007, celebrado entre la Concesionaria, ICA Infraestructura, S.A. de C.V., como operador, y HSBC México S.A. Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero HSBC (inicialmente F/881 con fiduciario Deutsche Bank), como fiduciaria del Contrato de Fideicomiso de Pago.
<i>Contrato de Prenda sin Transmisión de Posesión</i>	Significa el Contrato de Prenda sin Transmisión de Posesión de fecha 26 de septiembre de 2007, celebrado entre RCO, como deudor prendario y el de Agente de Garantías, en nombre de y para el beneficio de los Acreedores Garantizados, como acreedor prendario, así como los convenios modificatorios que de tiempo en tiempo se celebren en relación al mismo.
<i>Contrato de Prenda sobre Acciones</i>	Significa el Contrato de Prenda sobre Partes Sociales de fecha 26 de septiembre de 2007, celebrado entre el Agente de Garantías, CICASA, CONOISA, Grupo GSIP y RCO, sobre la totalidad de las acciones representativas del capital social de RCO, según el mismo fue modificado por primera ocasión con fecha 24 de septiembre de 2009 para reflejar la transformación de RCO en una S.A.P.I.B y modificado por segunda ocasión con fecha 2 de octubre de 2009 para reflejar la adhesión del Fideicomiso Emisor como parte del mismo, quedando como un Contrato de Prenda sobre Acciones, según el mismo sea modificado de tiempo en tiempo, mediante convenios de modificación y/o de adhesión al mismo.
<i>Contrato PPS</i>	Significa el contrato de servicios de largo plazo para la provisión de capacidad carretera respecto de un tramo carretero concesionado suscrito entre algún concesionario y el Gobierno Federal.
<i>Contratos de Construcción</i>	Significa los contratos que celebren RCO e ICA o alguna otra 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>Contratos de Subordinación</i>	Significa cada contrato de subordinación que se celebre sustancialmente en los términos establecidos por el Anexo 5 del Contrato de Disposiciones Comunes.
<i>Contratos Importantes de la Concesión FARAC I</i>	Significa (i) el Título de Concesión FARAC I; (ii) el Contrato de Operación; y (iii) cualesquiera otros contratos (distintos de los Documentos del Financiamiento) celebrados por RCO en relación con el proyecto que tengan un plazo mayor a un año (excluyendo cualesquiera periodos de gracia o estipulaciones relacionadas con incumplimientos) y que estipulen pagos o recibos de ingresos hechos por RCO por más de \$250.0 millones (doscientos cincuenta millones de Pesos 00/100 M.N.) en cualquier año calendario.
<i>Contrato de Crédito Capex 2012</i>	Significa el contrato de crédito para gastos de capital por un monto de \$500 millones de pesos.
<i>Control</i>	Significa la posesión, directa o indirecta, del poder para dirigir o causar la dirección de la administración y políticas de una Persona, ya sea a través de la titularidad de acciones con derecho a voto, por contrato o de cualquier otra forma; en el entendido de que siempre se considerará que existe Control cuando una Persona sea propietaria o detente, directa o indirectamente, una participación del 51.0% (cincuenta y un por ciento) o mayor en otra

<b>Términos</b>	<b>Definiciones</b>
	Persona, y los términos “Controlando” y “Controlado” tienen el significado correlativo del mismo
<i>Convenio entre Accionistas</i>	Significa el convenio entre accionistas celebrado con fecha 2 de octubre de 2009 entre Grupo GSIP, CICASA, CONOISA y el Fiduciario Emisor así como los convenios modificatorios que de tiempo en tiempo se celebren en relación al mismo.
<i>COVIQSA</i>	Significa Concesionaria de Vías Irapuato Querétaro, S.A. de C.V.
<i>Crédito CONIPSA</i>	Significa el crédito simple otorgado a CONIPSA por un monto de \$580.0 millones (quinientos ochenta millones de Pesos 00/100 M.N.)
<i>Crédito COVIQSA</i>	Significa el crédito simple otorgado a COVIQSA por un monto de \$1,300 millones (mil trescientos millones de Pesos 00/100 M.N.)
<i>Crédito de Adquisición</i>	Significa el crédito otorgado conforme al Contrato de Crédito para la adquisición del Título de Concesión FARAC I a plazo hasta por el monto principal de \$31,000.0 millones (treinta y un mil millones de Pesos 00/100 M.N.).
<i>Crédito de Liquidez</i>	Significa el crédito otorgado conforme al Contrato de Crédito para liquidez a plazo hasta por el monto principal de \$3,100.0 millones (tres mil cien millones de Pesos 00/100 M.N.).
<i>Créditos de Gastos de Capital</i>	Significa el crédito otorgado conforme al Contrato de Crédito para el pago de los Trabajos de Rehabilitación hasta por el monto principal de \$3,000 millones (tres mil millones de Pesos 00/100 M.N.).
<i>Créditos Preferentes</i>	Significan los créditos derivados del financiamiento bajo el Contrato de Crédito que comprende: el Crédito de Adquisición, el Crédito de Liquidez, los Créditos Capex y cualquier Deuda Preferente Adicional (“Additional Senior Debt”). Así como en las subsidiarias CONIPSA y COVIQSA el crédito simple que mantienen cada una bajo sus contratos de crédito.
<i>Deuda Preferente</i>	Significa los Créditos Preferentes, cualquier Obligación de Cobertura, cualquier Obligación de Terminación de Cobertura, cualquier Deuda Preferente Adicional, cualquier Obligaciones de Reembolso y, en la medida en que los proveedores (o sus respectivos agentes por su nombre y cuenta) se adhieran al Contrato entre Acreedores, la Deuda Suplementaria.
<i>Día Hábil</i>	Significa cualquier día que no sea sábado ni domingo, y en el cual las instituciones de crédito en México no estén obligadas o autorizadas por ley o disposiciones de carácter general a cerrar, de acuerdo con el calendario que al efecto publica la CNBV.
<i>Documentos del Financiamiento</i>	Significan, conjuntamente, el Contrato de Disposiciones Comunes, los Contratos de Crédito, los Documentos de Garantía, el Contrato de Subordinación, los Contratos de Cobertura, el Contrato entre Acreedores, los Documentos de Deuda Preferente Adicional y los otros Documentos de Deuda Preferente Subsecuente, junto con cada otro documento o instrumento que se celebren o entreguen conforme a los anteriores contratos.
<i>EMICA</i>	Significa Empresas ICA, S.A.B. de C.V.
<i>EMISNET</i>	Significa el Sistema Electrónico de Comunicación con Emisoras de Valores a cargo de la BMV.
<i>FARAC I</i>	Significa el Fideicomiso de Apoyo al Rescate de Autopistas Concesionadas que contiene: (i) autopista Maravatío-Zapotlanejo, (ii) la autopista Guadalajara-Zapotlanejo, (iii) la autopista Zapotlanejo-Lagos de Moreno, y (iv) la autopista León-Aguascalientes
<i>Fideicomiso Emisor CKD</i>	Significa el Fideicomiso Emisor número F/00661 de fecha 24 de septiembre de 2009, celebrado entre RCO como fideicomitente y The Bank of New York Mellon, S.A., Institución de Banca Múltiple, como fiduciario, con la comparecencia de Banco Invex, S.A., Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero, Fiduciario, como representante común de los tenedores de los certificados bursátiles fiduciarios emitidos al amparo del mismo.
<i>Fideicomiso de Pago de los Acreedores Preferentes</i>	Significa el Contrato de Fideicomiso de Pago de los Acreedores Preferentes.
<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

<b>Términos</b>	<b>Definiciones</b>
	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 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 “Adjusted Net Cash Flow” como dicho término se define en el Contrato de Disposiciones Comunes como, para cualquier periodo, el Flujo de Efectivo Neto para dicho periodo, más el Monto Disponible para Créditos de Liquidez al último día de dicho periodo.
<i>Gobierno Federal</i>	Significa el Gobierno Federal de México.
<i>Grupo GSIP</i>	Significa GSIP, GSIA y Matador, incluyendo cualquier otro fondo de inversión o vehículo de inversión afiliado a The Goldman Sachs Group, Inc. que en el futuro sea accionista de RCO.
<i>GSIA</i>	Significa GS Infrastructure Advisors 2006, L.L.C.
<i>GSIP</i>	Significa GS Global Infrastructure Partners I, L.P.
<i>ICA</i>	Significa Ingenieros Civiles Asociados, S.A. de C.V. como compañía contratada para construcción de las Autopistas e ICA Infraestructura, S.A. de C.V. como compañía contratada para operación y mantenimiento de las mismas.
<i>IETU</i>	Significa Impuesto Empresarial a Tasa Única.
<i>IMPI</i>	Significa el Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial.
<i>INEGI</i>	Significa el Instituto Nacional de Estadística y Geografía.
<i>INPC</i>	Significa el Índice Nacional de Precios al Consumidor.
<i>Inversiones Permitidas</i>	Significa inversiones en: (i) instrumentos de deuda denominados en Pesos o UDIs (x) emitidos por el Gobierno Federal; (y) cuyas obligaciones estén garantizadas por el Gobierno Federal; o (z) cuyas obligaciones estén garantizadas por cualquier entidad o autoridad del Gobierno Federal, en el entendido de que dichas obligaciones cuenten a su vez con la garantía del Gobierno Federal; y (ii) por medio de operaciones de compraventa y reporto con respecto a cualesquier instrumentos de deuda o valores descritos en el numeral (i) inmediato anterior.
<i>ISR</i>	Significa el Impuesto Sobre la Renta.
<i>IVA</i>	Significa el Impuesto al Valor Agregado.
<i>LGSM</i>	Significa la Ley General de Sociedades Mercantiles.
<i>LGTOC</i>	Significa la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito.
<i>LIC</i>	Significa la Ley de Instituciones de Crédito.
<i>LISR</i>	Significa la Ley del Impuesto Sobre la Renta.
<i>LMV</i>	Significa la Ley del Mercado de Valores.
<i>Matador</i>	Significa Matador Infra B.V. (antes, Zwinger Opco 1 B.V.).
<i>México</i>	Significa los Estados Unidos Mexicanos.
<i>Monto Disponible para Créditos de Liquidez</i>	Significa “Available Liquidity Loan Commitment” como dicho término se define en el Contrato de Crédito como, el monto máximo que corresponda a cada Acreedor Preferente respecto a los Créditos de Liquidez, <u>menos</u> , el monto total de los Créditos de Liquidez que hubiere realizado dicho Acreedor Preferente y que no hubiere repagado RCO a esa fecha.
<i>NIF</i>	Significa las Normas de Información Financiera.
<i>NIIIF</i>	Significa las Normas Internacionales de Información Financiera.
<i>Obligación de Cobertura</i>	Significa “Hedging Obligations” 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

Términos	Definiciones
	<p>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.</p>
<i>Obligación de Terminación de Cobertura</i>	<p>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.</p>
<i>Obligaciones Garantizadas</i>	<p>Significa todas y cada una de las obligaciones de RCO a favor de los Acreedores Garantizados conforme a los Documentos del Financiamiento, incluyendo, sin limitación, el pago total y oportuno del principal, intereses, accesorios y todas las sumas que pudieren ser exigibles a o pagaderas por RCO a los Acreedores Garantizados conforme a los Documentos del Financiamiento (ya sea a su vencimiento programado, por terminación anticipada o de cualquier otra forma), y el cumplimiento de todas las obligaciones de los Deudores Prendarios conforme al Contrato de Prenda sobre Acciones, y los costos y gastos pagaderos en relación con el mismo (inclusive en caso de ejecución).</p>
<i>Obras de Ampliación</i>	<p>Significan, conforme al Título de Concesión FARAC I las construcciones asociadas a las Autopistas en Operación, que RCO deberá llevar a cabo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) Subtramo entronque Autopista León-Aguascalientes Km. 82+319 – Entronque El Desperdicio II de la Carretera Zapotlanejo-Lagos de Moreno Km. 118+905, con una longitud aproximada de 19 Km., en el Estado de Jalisco, primera etapa como camino tipo A2 con corona de 12m, cuerpo izquierdo de acuerdo al proyecto elaborado por la SCT, el cual deberá ser revisado y complementado, en su caso, por la Concesionaria. (El Desperdicio II-Santa María de Enmedio - Km 19 construcción; Obra de Ampliación 1)</li> <li>(ii) Carretera Zacapu-entronque Autopista Maravatío-Zapotlanejo (Km. 307+273), del Km. 11+100 al Km. 19+733, con una longitud aproximada de 8.67 Km., en el Estado de Michoacán. Se construirá como camino tipo A2 con corona de 12m, de acuerdo al proyecto elaborado por la SCT, el cual deberá ser revisado y complementado, en su caso, por la Concesionaria. (Zacapu / Maravatío – Zapotlanejo; Obra de Ampliación 2)</li> <li>(iii) Reconstrucción de la superficie de rodamiento de la Autopista Guadalajara-Aguascalientes – León, en su tramo Zapotlanejo-Lagos de Moreno, subtramo entronque El Desperdicio Km. 118+500 al Km. 146+300 en el entronque con el libramiento de Lagos de Moreno, con una longitud de 27.8 km, en el Estado de Jalisco, incluyendo el mejoramiento del señalamiento horizontal y vertical. (El Desperdicio - Lagos de Moreno – renovación; Obra de Ampliación 3)</li> <li>(iv) Reconstrucción de la superficie de rodamiento de la Autopista Guadalajara Aguascalientes – León, tramo León-Aguascalientes, subtramo Entronque El Salvador Km. 103+850- Límite de Estados Jalisco y Aguascalientes, equivalente al Km. 108+190, con una longitud aproximada de 4.3 Km., en el Estado de Jalisco, incluyendo el mejoramiento del señalamiento horizontal y vertical. (León - Aguascalientes - renovación de una vía de 4 kilómetros; Obra de Ampliación 4)</li> </ul> <p>La obra de expansión de Modernización a 6 carriles (3 en cada sentido), de la Autopista Guadalajara-Aguascalientes-León, en su tramo Guadalajara-Zapotlanejo,</p>

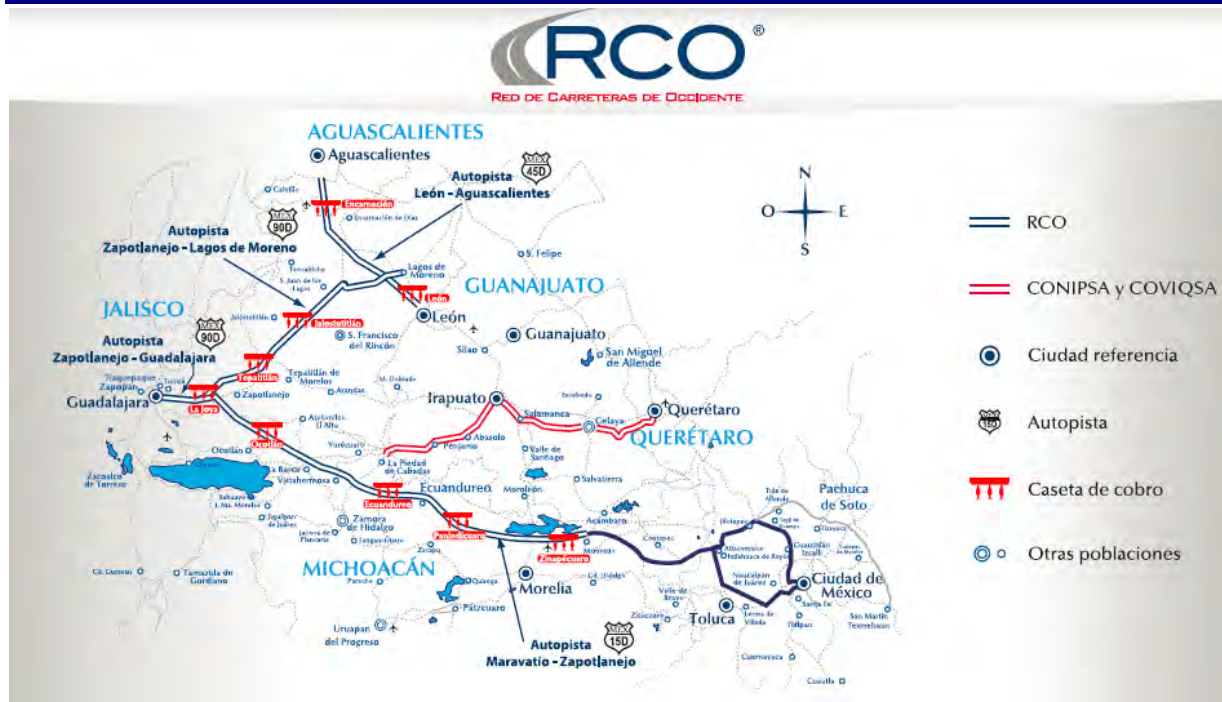
Términos	Definiciones
	<p>del km 9+000 al 25+500, con una longitud de 16.5 km, incluyendo la ampliación y reforzamiento a 6 carriles de circulación del puente Fernando Espinosa, que anteriormente se encontraba bajo el título de concesión, fue sustituida por las siguientes obras:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(v) Guadalajara - Zapotlanejo – construcción de 2 carriles laterales en cada una de las vías de el Km 21+000 al 25+500 en virtud del oficio de aprobación 3.-133 inciso b), de la Subsecretaría de Infraestructura emitido el 28 de febrero de 2011. (Guadalajara - Zapotlanejo – Construcción de dos carriles laterales en cada uno de los sentidos desde el Km 21+000 al 25+500; Obra de Ampliación 5)</li> <li>(vi) Guadalajara-Zapotlanejo – reforzamiento del puente Fernando Espinosa en virtud del oficio de aprobación 3.-133 inciso e), de la Subsecretaría de Infraestructura el 28 de febrero de 2011. (Guadalajara-Zapotlanejo – reforzamiento del puente Fernando Espinosa; Obra de Ampliación 6)</li> <li>(vii) Guadalajara-Zapotlanejo – construcción del tercer carril en vía A Km 10+650 al km 20+840 en virtud del oficio 3.4.- 0412, Número 4, de la Dirección General de Desarrollo Carretero del 13 de abril de 2012. (Guadalajara - Zapotlanejo – construcción del tercer carril en la vía A, desde el Km 10+650 al km 20+840; Obra de Ampliación 7)</li> <li>(viii) Guadalajara-Zapotlanejo - Construcción de retorno el Vado I Km 11+100 &amp; El Vado II Km 12+900 con el oficio 3.4.-0210 del 21 de febrero de 2012.(Guadalajara-Zapotlanejo - El Vado I Km 11+100 &amp; El Vado II Km 12+900 construcción de retorno; Obra de Ampliación 8)</li> <li>(ix) Guadalajara - Zapotlanejo – construcción de tercer carril desde Km 21+000 al Km 26+000. (Obra de Ampliación 9)</li> <li>(x) Guadalajara – Zapotlanejo construcción de carriles libres de peaje entre Arroyo de En medio y Tonalá (8km). (Obra de Ampliación 10)</li> </ul>
<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>Persona</i>	Significa cualquier persona física o moral, una asociación en participación, o un fideicomiso, o cualquier otra organización, esté o no legalmente constituida, y cualquier gobierno o entidad gubernamental o división política de los mismos.
<i>Pesos, Ps\$ ó \$</i>	Significa Pesos, la moneda de curso legal en México.
<i>PIB</i>	Significa el Producto Interno Bruto de México.
<i>Política de Dividendos</i>	Significa la política de dividendos adoptada por los accionistas de RCO y que se encuentra descrita en la Sección II.2.13 “Dividendos” de este Reporte Anual.
<i>Primera Licitación del FARAC</i>	Significa la primera licitación pública internacional No. 00009876-010-06 respecto del Título de Concesión FARAC I.
<i>Proveedor de Precios</i>	Significa cualquier entidad que esté autorizada por la CNBV para fungir como proveedor de precios.
<i>Proveedores de los Contratos de Cobertura</i>	Significa cualquier persona (distinto a RCO) que sea parte de un Contrato de Cobertura, que haya convenido obligarse conforme a la Sección 4.2 (b) del Contrato de Disposiciones Comunes.
<i>Proyecto</i>	Significa la adquisición y cumplimiento de la Concesión FARAC I.
<i>Razón de Cobertura del Servicio de la Deuda</i>	Significa “DSCR” como dicho término se define en el Contrato de Disposiciones Comunes como, para cualquier periodo, el cociente que existe entre (a) el Flujo de Efectivo Netos Ajustado para el periodo correspondiente; y (b) el Servicio de Deuda Forzoso a pagar en el mismo periodo.



<b>Términos</b>	<b>Definiciones</b>
<i>RCO o la Compañía o la Emisora o el Emisor</i>	Significa Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V.
<i>Reporte Anual o Reporte</i>	Significa el presente Reporte Anual.
<i>RNV</i>	Significa el Registro Nacional de Valores a cargo de la CNBV.
<i>SAB</i>	Significa Sociedad Anónima Bursátil, constituida de conformidad con lo dispuesto por la LMV, y en lo no previsto por esa, por la LGSM.
<i>SAPIB</i>	Significa 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>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>SHCP</i>	Significa la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, dependencia del Gobierno Federal de México o cualquiera que sea la denominación de la entidad que la llegue a sustituir de tiempo en tiempo.
<i>TACC</i>	Significa tasa anual de crecimiento compuesta.
<i>TIIE</i>	Significa Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio.
<i>Título de Concesión CONIPSA</i>	Significa el título de concesión de fecha 12 de septiembre de 2005, expedido por el Gobierno Federal, a través de la SCT, otorgado en favor de CONIPSA, en el que se establecen los términos y condiciones para la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento del tramo carretero libre de peaje de jurisdicción federal Irapuato-La Piedad de 73.5 Km de longitud, que tiene origen en el entronque de la autopista Querétaro-Irapuato con la autopista Irapuato-La Piedad, y terminación en el Km 77+320, en el entronque con el libramiento La Piedad de Cavadas, en el Estado de Guanajuato.
<i>Título de Concesión COVIQSA</i>	Significa el título de concesión de fecha 21 de junio de 2006, expedido por el Gobierno Federal, a través de la SCT, otorgado en favor de COVIQSA, en el que se establecen los términos y condiciones para la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento del tramo carretero libre de peaje de jurisdicción federal Querétaro-Irapuato de 92.979 Km de longitud, que se ubica en los Estados de Querétaro y Guanajuato.
<i>Título de Concesión FARAC I</i>	Significa el título de concesión de fecha 3 de octubre de 2007, expedido por el Gobierno Federal, a través de la SCT, otorgado en favor de la Concesionaria, en el que se establecen los términos y condiciones para la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de: (i) la Autopista, Maravatio-Zapotlanejo; (ii) la Autopista Guadalajara-Zapotlanejo; (iii) la Autopista Zapotlanejo-Lagos de Moreno; y (iv) la Autopista León-Aguascalientes.
<i>TPDA</i>	Significa Tráfico Promedio Diario Anual en número de vehículos.
<i>Tramos Carreteros Libres</i>	Son los Tramos Carreteros Libres de peaje de jurisdicción federal (i) Irapuato-La Piedad (CONIPSA) y (ii) Querétaro-Irapuato (COVIQSA).
<i>UAFIDA</i>	Significa Utilidad antes de Financiamiento, Impuestos, Depreciación y Amortización.
<i>UDIs</i>	Significa Unidad de cuenta a que se refiere el decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el 1° de abril de 1995, cuyo valor en moneda nacional para cada día publica periódicamente el Banco de México en el Diario Oficial de la Federación, valor calculado conforme al procedimiento determinado y publicado por el Banco de México en el propio Diario Oficial de la Federación.
<i>VKT</i>	Significa vehículos por kilómetro recorrido.

## I.2 Resumen Ejecutivo

**Esquema 1. Mapa de las Autopistas**



El año 2012 se convirtió en un año de cambios significativos para RCO; Se continuó la implementación de estrategias comerciales, operativas y de servicio al usuario, así como se culminó la primera etapa del refinanciamiento de la deuda de FARAC I con la emisión de los Certificados Bursátiles de largo plazo en el mercado nacional.

RCO incorporó a las recién adquiridas CONIPSA y COVIQSA a las estrategias y operación de la Compañía. Así también, se proporcionó mayor certeza al mecanismo de pago por parte de la SCT a COVIQSA, cerrando la firma del segundo convenio modificatorio a su Contrato PPS a inicios del segundo trimestre del año 2012.

Con la adquisición de CONIPSA y COVIQSA desde finales del año 2011, RCO integró a su red Tramos Carreteros Libres de peaje estratégicos debido a que se encuentran ubicados en la misma zona geográfica de las Autopistas al amparo de FARAC I. Esta circunstancia permite a RCO contar con mayor cobertura en dicha zona, además de un potencial incremento en el tráfico hacia las Autopistas. Asimismo, los Contratos PPS de los que dichas entidades son titulares representan un potencial flujo de efectivo regular para RCO, así como mayor diversificación en sus ingresos.

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

Se mantuvieron las estrategias comerciales destinadas a satisfacer las necesidades de los usuarios como lo son la optimización del señalamiento inductivo en el área de influencia de RCO las iniciativas tales como la facturación electrónica, la línea telefónica de asistencia y el programa de asistencia vial "Ángeles Viacorta"; éste último consistente en patrullaje continuo y asistencia mecánica gratuita. También se ha trabajado en proporcionar al usuario servicios en el camino y por ello al cierre del ejercicio 2012 se cuenta con dieciséis nuevas tiendas de

conveniencia, tres restaurantes nuevos bajo la marca Subway International B.V., baños en óptimas condiciones en todas las plazas de cobro y se comenzó el proceso de construcción de paradores carreteros y estaciones de servicio.

Asimismo, se llevaron a cabo mejoras en el señalamiento y hasta la fecha se cuenta con más de cuatrocientas ubicaciones; se continúa la implementación del plan de combate a la filtración y evasión en las Autopistas y sistemas de cobro, mediante medidas que abarcan desde el cierre de accesos irregulares hasta iniciativas más complejas como la implementación de sistemas de monitoreo y alarmas o la centralización de la auditoría de procesos de cobro.

### **1.2.1 Descripción General 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 (Grupo GSIP, CICASA y CONOISA) fuera declarado ganador de la licitación del FARAC I, la cual le otorga el derecho y la obligación de construir, operar, explotar, conservar y mantener un paquete formado por cuatro autopistas de cuota, así como el derecho y la obligación de construir, operar, conservar y mantener las Obras de Ampliación, en conjunto, las Autopistas en Operación al amparo de FARAC I, por un plazo de 30 años contados a partir del 4 de octubre de 2007.

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

Cabe señalar que mediante resoluciones unánimes adoptadas fuera de asamblea de fecha 24 de septiembre de 2009, los socios de RCO aprobaron la transformación de RCO para adoptar el régimen social de una Sociedad Anónima Promotora de Inversión Bursátil ("SAPIB").

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

A partir de la adopción del régimen de SAPIB, RCO implementó un plan (aprobado por la CNBV el 29 de septiembre de 2009) para una transición ordenada al régimen aplicable a una Sociedad Anónima Bursátil, la cual requiere de los siguientes cambios principales requeridos por la Ley Mexicana del Mercado de Valores: (i) El cambio de una parte de su denominación de "S.A.P.I.B. de C.V." a "S.A.B. de C.V." (ii) el incremento de los miembros independientes del Consejo de uno a cinco (41.6% del Consejo del Emisor) para cumplir con el requisito de la ley mexicana de contar con al menos 25.0% de consejeros independientes; (iii) La creación de un Comité de Auditoría para apoyar al Consejo; (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.

Mediante resoluciones unánimes de fecha 25 de septiembre de 2012, los accionistas de la emisora aprobaron las modificaciones a sus estatutos para reflejar los cambios previstos anteriormente, aprobando la Comisión Nacional Bancaria y de Valores de México la actualización de las acciones de la Emisora en el RNV el 22 de octubre de 2012. Las acciones de la emisora fueron registradas en el RNV bajo número 3249-1.90-2012-003.

La duración de RCO es de noventa y nueve años contados a partir de su fecha de constitución, es decir el 13 de agosto de 2007. RCO se disolverá al concluir su duración, a menos que ésta sea previamente prorrogada, así como en 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 590.2 Km de longitud carretera en FARAC I y 166.5 Km de longitud carretera en CONIPSA y COVIQSA, RCO y subsidiarias constituyen una de las mayores empresas titulares de concesiones privadas de México.

Las Autopistas son parte del corredor principal que conecta la Ciudad de México y la zona metropolitana de Guadalajara, las dos ciudades más pobladas de México<sup>1</sup>, así como otras urbes relevantes del Occidente de México, tales como Morelia, Zamora, Lagos de Moreno, La Piedad, Tepatitlán, Zapotlanejo, León y Aguascalientes, en los estados de Michoacán, Jalisco, Guanajuato y Aguascalientes.

La Compañía obtiene ingresos de las Autopistas principalmente, a través de la recolección de cuotas, y en menor medida, de negocios que opera en las Autopistas, cuotas que cobra a los proveedores, incluyendo pagos por participación en los beneficios por el negocio que operan en las Autopistas, tales como gasolineras, tiendas de conveniencia y cuotas que cobra a gobiernos locales, empresas de servicios públicos y terceros por permitirles construir y operar cruzamientos e instalaciones marginales, tales como puentes, tuberías, líneas de transmisión y otra infraestructura en el Derecho de Vía.

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

La Compañía obtiene ingresos de los Tramos Carreteros Libres 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 acuerdo con las concesiones respectivas de CONIPSA y COVIQSA.

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

La red de las Autopistas al amparo del FARAC I como se comentó previamente, está ubicada en los Estados de Jalisco, Michoacán, Aguascalientes y Guanajuato; en conjunto, estos Estados contribuyeron aproximadamente con el 14.4% del PIB de México en 2011<sup>2</sup>. Colectivamente, las cuatro ciudades más pobladas de la región se encuentran alrededor de las Autopistas (Guadalajara, León, Aguascalientes, Morelia y Ciudad de México), cuyos respectivos Estados cuentan con aproximadamente el 24.2%<sup>3</sup> de la población del país.

Los Tramos Carreteros Libres están ubicados, como se comentó previamente, en los Estados de Michoacán, Guanajuato y Querétaro; en conjunto, estos Estados contribuyeron aproximadamente con el 8.5% del PIB de México en 2011<sup>4</sup> y cuentan con aproximadamente el 10.4%<sup>5</sup> de la población del país.

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

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

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

- El Desperdicio II-Santa María de Enmedio - Km 19 construcción (Obra de Ampliación 1).
- Zacapu / Maravatío – Zapotlanejo (Obra de Ampliación 2).
- El Desperdicio - Lagos de Moreno – renovación (Obra de Ampliación 3).
- León - Aguascalientes - renovación de una vía de 4 kilómetros (Obra de Ampliación 4).

Asimismo, la Obra de Ampliación “Modernización a 6 carriles (3 en cada sentido), de la Autopista Guadalajara - Aguascalientes - León, en su tramo Guadalajara - Zapotlanejo, del km 9+000 al 25+500, con una longitud de

---

<sup>1</sup> De acuerdo con los datos más recientes del INEGI a 2010.

<sup>2</sup> Dato obtenido con información más reciente del Banco de Información Económica del INEGI (BIE).

<sup>3</sup> Obtenido del último censo INEGI 2010.

<sup>4</sup> Dato obtenido con información del Banco de Información Económica del INEGI (BIE).

<sup>5</sup> Obtenido del último censo INEGI 2010.

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

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

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

(a) Autopista Guadalajara – Zapotlanejo

Esta autopista fue construida en la década de 1960 como una autopista de dos carriles y fueron agregados dos carriles en 1994. Tiene una longitud total de 26.0 Km. y es una de las más importantes vías de acceso a la ciudad de Guadalajara, ya que conecta las autopistas de Maravatio – Zapotlanejo y Zapotlanejo – Lagos de Moreno con la ciudad. La Zona Metropolitana de Guadalajara es la segunda más poblada de México, con aproximadamente 4.2 millones<sup>6</sup> de habitantes, cuenta con un aeropuerto internacional y es una importante estación de tránsito masivo que sirve rutas de las regiones Pacífico, Central y Bajío. Al cierre del 2012, la Autopista Guadalajara – Zapotlanejo tuvo un TPDA de 30,482 vehículos e ingresos por \$537<sup>7</sup> millones. Los ingresos aumentaron a una TACC de 7.7% en el periodo de 2000 a 2012. Por su parte el TPDA ha crecido a una TACC de 3.3% en el periodo 2000 a 2012. En 2012 el TPDA sufrió un ligero decremento debido a las mejoras que se llevaron a cabo en la carretera libre Guadalajara – Zapotlanejo entre 2009 y 2011.

(b) Autopista Maravatio – Zapotlanejo

Esta autopista está compuesta de cuatro carriles, con una longitud total de 309.7 kilómetros e inició operaciones en octubre de 1993. Provee un eje de comunicación entre el Este y el Oeste de México y conecta importantes ciudades en los estados de Michoacán y Jalisco. Adicionalmente, forma parte de la ruta más directa entre la Ciudad de México y Guadalajara, las dos mayores ciudades de México. La Autopista Maravatio – Zapotlanejo cuenta con cuatro plazas de cobro localizadas en Zinapécuaro, Panindícuaro, Ecuandureo y Ocotlán. Al cierre del 2012, tuvo un TPDA de 7,973 vehículos e ingresos por \$1,362<sup>8</sup> millones. Los ingresos aumentaron a una TACC de 11.0% en el periodo de 2000 a 2012. Por su parte el TPDA ha crecido a una TACC de 5.8% en el periodo 2000 a 2012. En 2012 continuó beneficiándose de la entrada en operación en 2012 del segmento del Arco Norte que discurre entre la Autopista México – Querétaro y Atlacomulco, y que actúa como vía alimentadora de la Autopista Maravatio - Zapotlanejo.

(c) Autopista Zapotlanejo – Lagos de Moreno

Esta autopista de cuatro carriles inició operaciones en mayo de 1991, cuenta con una longitud inicial de 118.5 Km que se ha visto ampliada a 146.3 Km después de la rehabilitación al tramo Desperdicio-Lagos de Moreno. Ofrece conexiones directas con la región conocida como los Altos de Jalisco, la cual tiene fuertes vínculos económicos y culturales con Guadalajara así como con la región industrial del Bajío. Es utilizada constantemente para el transporte de carga entre las zonas industriales de Guanajuato, Aguascalientes, San Luis Potosí y Jalisco. Así también, este tramo es una alternativa para la interconexión del Norte de la Cd. de México con Guadalajara. Al cierre del 2012, tuvo un TPDA de 11,636 vehículos e ingresos por \$1,082<sup>9</sup> millones. Los ingresos aumentaron a una TACC de 11.1% en el periodo de 2000 a 2012. Por su parte el TPDA ha crecido a una TACC de 5.5% en el periodo 2000 a 2012. Esta vía se vio notablemente beneficiada por la entrada en operación de la Autopista Lagos de Moreno – Villa de Arriaga, que mejora la conectividad de la red hacia el Norte del país. El incremento en el

<sup>6</sup> Según censo de población INEGI 2010.

<sup>7</sup> Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico

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

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

tráfico pesado fue particularmente significativo en esta vía, con un crecimiento del TPDA de camiones del 15.4% respecto a 2011.

(d) Autopista León – Aguascalientes

Esta autopista de cuatro carriles comenzó operaciones en septiembre de 1992; cuenta con 108.2 Km después de que en 2009 se realizase la expansión correspondiente a los últimos 4.3 Km. Conecta los estados de Guanajuato, el norte de Jalisco y Aguascalientes. Guanajuato se encuentra en el centro de la zona industrial de México y juega un papel estratégico en el transporte de carga y de pasajeros a través de México. Así también, este tramo es vía alterna a la interconexión Norte Ciudad de México-Guadalajara. Al cierre del 2012, tuvo un TPDA de 9,404 vehículos e ingresos por \$770<sup>10</sup> millones. Los ingresos aumentaron a una TACC de 10.6% en el periodo de 2000 a 2012. Por su parte el TPDA ha crecido a una TACC de 5.5% en el periodo 2000 a 2012.

(e) Tramo carretero Irapuato-La Piedad

Este tramo carretero libre de jurisdicción federal está concesionado a la subsidiaria CONIPSA cuenta con 73.5 Km y conecta a las ciudades de Irapuato, Guanajuato y La Piedad, las cuales tienen importantes vínculos económicos con los municipios de La Barca y Ocotlán en el Estado de Jalisco, con Zamora y Jacona de Plancarte en el Estado de Michoacán y con Salamanca y Celaya en el Estado de Guanajuato. El tramo carretero forma parte del corredor carretero de oriente a poniente, que une entre sí a diversas ciudades ubicadas en la región del Bajío en el centro de México, y a su vez con el occidente de Guadalajara y el este de la Ciudad de México. Su adquisición por parte de la Compañía se dio en el mes de septiembre del año 2011. El TPDA al cierre del 2012 se situó en 19,522 vehículos e ingresos<sup>11</sup> por \$223 millones.

(f) Tramo carretero Querétaro-Irapuato

Este tramo carretero libre de jurisdicción federal está concesionado a la subsidiaria COVIQSA cuenta con 93 Km y es utilizado constantemente para el transporte de mercancías entre las ciudades de Irapuato, Salamanca, Celaya y Querétaro. Este tramo carretero forma parte importante del corredor del Bajío, que une de este a oeste a la ciudad de Querétaro e Irapuato y junto con CONIPSA dan paso vehicular a gran número de transportistas que realizan actividades comerciales en las ciudades de Querétaro, Irapuato y La Piedad, además de regiones como el norte de León, el sur de Morelia, el occidente de Guadalajara y el oriente de la Ciudad de México. Su adquisición por parte de la Compañía se dio en el mes de septiembre del año 2011. El TPDA al cierre del 2012 se situó en 33,839 vehículos e ingresos<sup>12</sup> por \$689 millones.

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

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

#### **FARAC I**

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

---

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

<sup>11</sup> Ingresos por servicios de peaje y servicios de operación

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

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

Concesión	Tramo	Tipo de activo	Ubicación	Longitud	TPDA	Ingresos *	Inicio de operaciones	Término de concesión
FARAC I	Guadalajara-Zapotlanejo	Autopista	Jalisco	26.0	30,482.0	537.0	1994	2037
FARAC I	Maravatío-Zapotlanejo	Autopista	Jalisco / Michoacán	309.7	7,973.0	1,362.0	1993	2037
FARAC I	Zapotlanejo-Lagos	Autopista	Jalisco	146.3	11,636.0	1,082.0	1991	2037
FARAC I	León-Aguascalientes	Autopista	Aguascalientes / Guanajuato / Jalisco	108.2	9,404.0	770.0	1992	2037
<b>Subtotal</b>				<b>590.2</b>	<b>3,750.0</b>			
COVIQSA	Querétaro-Irapuato	Tramo carretero libre	Querétaro / Guanajuato	93.0	33,839.0	689.0	2011	2026
CONIPSA	Irapuato-La Piedad	Tramo carretero libre	Querétaro / Guanajuato / Michoacán	73.5	19,522.0	223.0	2009	2025
<b>Subtotal</b>				<b>166.5</b>	<b>912.0</b>			
<b>Total</b>				<b>756.7</b>	<b>4,662.0</b>			

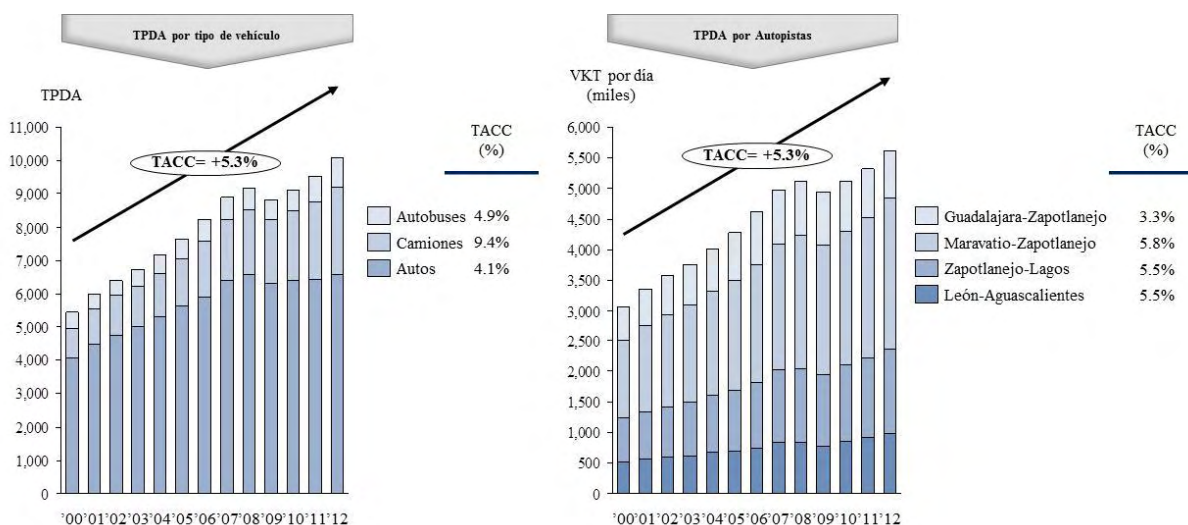
\* Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico, ingresos por servicios de operación, ingresos por servicios de peaje

El crecimiento en TPDA de las Autopistas en Operación en 2012 respecto al cierre del 2011 fue de 5.7%, el crecimiento de 2011 respecto al cierre del 2010 fue de 4.2% y el crecimiento del 2010 respecto a 2009 fue de 3.4%.

El tráfico de carga fue el que más contribuyó a este crecimiento en 2012, con un crecimiento del 13.1% respecto a 2011, frente al 2.3% de autos y al 12.6% de autobuses.

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

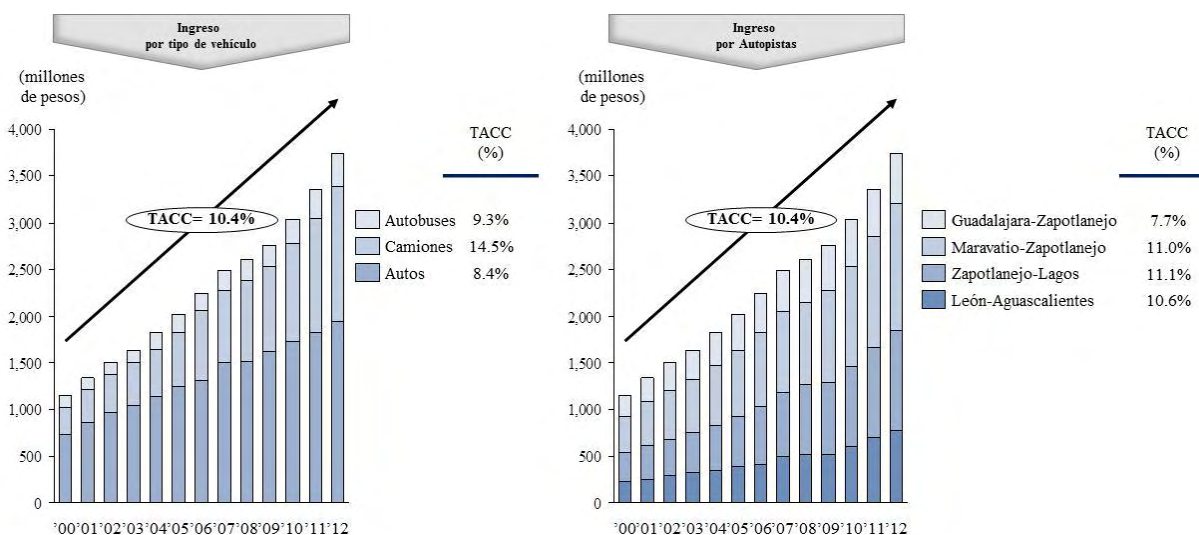
**Gráfico 1. Tráfico Promedio Diario Anualizado**



Como se muestra en el Gráfico 1, los automóviles contribuyen con la mayor parte del TPDA, situándose al finalizar el 2012 en el 65.6% de la totalidad del TPDA de la red de FARAC I, mientras que los camiones contribuyen con un 25.9% y los autobuses representan el 8.5% restante.

El Gráfico 2 muestra el comportamiento de los ingresos por peaje de las Autopistas al amparo de FARAC I en la última década.

**Gráfico 2. Ingreso histórico de las Autopistas al amparo de FARAC I (millones de Pesos)<sup>13</sup>**



Por su parte, los ingresos de las Autopistas en Operación (en términos nominales) han presentado un crecimiento considerable como consecuencia del incremento en tráfico, de los aumentos permitidos a las tarifas acordes a la evolución del INPC, así como de la implementación de estrategias operativas. El incremento en ingresos registró un promedio anual de 10.4% del año 2000 al 2012, situándose al cierre de 2012 en \$3,750.0<sup>14</sup> millones, lo que representa un incremento de 11.5% respecto a 2011.

### CONIPSA

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2012, el TPDA en la carretera de Irapuato-La Piedad tuvo un decremento de 0.8%, el cual fue de 19,522 vehículos, en comparación con el año 2011 en el que el TPDA fue de 19,684 vehículos.

Los ingresos de CONIPSA por concepto de servicios de peaje y servicios de operación fueron de \$223.3 millones y representaron un crecimiento de 320.5% respecto a 2011 en que la cifra fue de \$53.1 millones.<sup>15</sup>

### COVIQSA

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2012, el TPDA en la carretera de Querétaro-Irapuato tuvo un decremento de 0.3%, el cual fue de 33,839 vehículos, en comparación con el año 2011 en el que el TPDA fue de 33,951 vehículos.

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

Tramo carretero libre de peaje	Longitud (Km.)	2012 TPDA	2011 TPDA	Crecimiento (%)
Irapuato - La Piedad	73.5	19,522	19,684	(8.2%)
Querétaro - Irapuato	93.0	33,839	33,951	(3.3%)
<b>Total</b>	<b>166.5</b>	<b>27,517</b>	<b>27,651</b>	

Fuente: CONIPSA y COVIQSA

<sup>13</sup> Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico.

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

<sup>15</sup> CONIPSA fue adquirida el 22 de septiembre de 2011, día a partir del cual se registran sus ingresos.



Los ingresos por servicio de peaje y operación en el año 2012 se situaron en \$689.3 millones por parte de COVIQSA, lo cual representó un crecimiento de 143.8% respecto a 2011, en el que fue de \$282.7 millones.<sup>16</sup>

#### I.2.4 Resumen de Situación Financiera

La información financiera seleccionada consolidada que se presenta en la Tabla 4, debe considerarse junto con los estados financieros y sus notas, los cuales se incluyen en el presente Reporte. La información correspondiente a los ejercicios 2010, 2011 y 2012 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), que forman parte del presente Reporte Anual. Los estados financieros por el año que terminó el 31 de diciembre de 2010, han sido reformulados para hacerlos comparativos con los de 2011 y 2012. Anteriormente, los estados financieros de 2010 habían sido preparados con base en las NIF. Posteriormente, se presenta una conciliación de los rubros relevantes que fueron recalculados para reflejar estos ajustes. Asimismo se incorporan las explicaciones que señalan las diferencias relevantes entre las NIF y las NIIF (ver sección III.6.2) La información que se señala a continuación debe leerse conjuntamente con los estados financieros de RCO que forman parte integrante de este Reporte como ANEXO A.

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

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

Por los años terminado al 31 de diciembre			
CONCEPTO	2012	2011	2010
Total ingresos por peaje y otros ingresos por concesión (sin incluir ingresos por construcción y obras de ampliación y rehabilitación)	4,716,253	3,734,348	3,051,703
Utilidad de operación	2,710,826	2,068,518	1,516,208
UAFIDA	3,778,068	2,898,806	2,315,066
Gastos por intereses	4,208,912	3,219,186	2,915,447
(Pérdida)/ganancia neta consolidada del periodo	(703,108)	(515,874)	(665,941)
Margen pérdida neta/ total ingresos por peaje y otros ingresos por concesión	(14.9%)	(13.8%)	(21.8%)
Deuda a largo plazo	31,342,991	29,296,986	27,320,336
Capital contable	19,069,608	20,418,463	19,188,923

Por los años terminados el 31 de diciembre			
	2012	2011	2010
Ingresos de peaje por concesión.....	3,781,986	3,387,972	3,050,042
Costo del peaje electrónico.....	31,624	24,143	19,912
Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico.....	3,750,362	3,363,829	3,030,130

<sup>16</sup> COVIQSA fue adquirida el 22 de septiembre de 2011, día a partir del cual se registran sus ingresos.

	Por los años terminados el 31 de diciembre		
	2012	2011	2010
Utilidad de operación.....	2,710,826	2,068,518	1,516,208
Amortización del activo intangible por concesión.....	1,065,948	828,126	797,884
Depreciación.....	1,294	2,162	974
UAFIDA.....	3,778,068	2,898,806	2,315,066
Provisión de mantenimiento mayor.....	407,924	256,374	300,000
UAFIDA ajustada.....	4,185,992	3,155,180	2,615,066

### I.2.5 Descripción del Plan de Negocios

RCO ha definido y está implementando una estrategia orientada a:

1. Expandir la base de ingresos.
2. Mejorar la conectividad de las Autopistas.
3. Aumentar los servicios en el camino.
4. Mejorar la eficiencia operativa.

RCO busca constantemente expandir la base de ingresos por medio de iniciativas de mercadotecnia como campañas publicitarias tanto para los potenciales usuarios de las Autopistas en Operación, como campañas dirigidas a 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 2012 RCO cuenta con un parque de más de 400 señales inductivas.

Adicionalmente, RCO cuenta con un programa de comunicación y/o venta directa con transportistas que tiene como objetivo incrementar la participación vehicular de los camiones y los autobuses dentro de la mezcla vehicular. Durante 2012 se continúa con la promoción de la Autopista Maravatío – Zapotlanejo como la alternativa más rápida entre Guadalajara y Ciudad de México (utilizando el Arco Norte). Así también se comenzó la comunicación y promoción del corredor Guadalajara – San Luis Potosí, con el inicio de operaciones en 2012 de la autopista Lagos de Moreno – Villa de Arriaga por parte de Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos SNC.

Como parte de la mejora a los servicios en el camino, RCO ha incrementado la oferta de servicios y mejorado la calidad e imagen de los existentes. Es por ello que al cierre de 2012 se cuenta con 16 tiendas de conveniencia ubicadas en las áreas de descanso junto a las plazas de cobro, 3 restaurantes bajo un esquema de franquicia Subway International B.V.; así también todas las plazas de cobro han sido dotadas de servicios sanitarios en óptimas condiciones de limpieza las 24 horas del día.

Se cuenta adicionalmente con el servicio de asistencia vial denominado “Ángeles Viacorta” el cual consiste en patrullas con equipamiento mecánico completo y cuyo equipo está integrado por mecánicos calificados que prestan apoyo en sitio o ayudan a trasladar los vehículos en caso determinado.

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

Al respecto de las iniciativas para incrementar la eficiencia operativa, la seguridad y disminuir los comportamientos ilegales en las Autopistas en Operación, durante el ejercicio 2012 se han continuado los programas tanto de formalización de accesos irregulares, instalación en las plazas de cobro de sistemas que minimizan las posibilidades de fraude e incrementan el control sobre los ingresos, así como la mejora de condiciones de seguridad para asegurar que las acciones de mantenimiento rutinario y conservación están alineadas con el plan maestro de seguridad.

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

### **I.3 Factores de Riesgo**

Los factores de riesgo inherentes a RCO aquí mencionados son enunciativos más no limitativos hasta el punto en que actualmente son conocidos por la Concesionaria. Aquellos que a la fecha del presente Reporte Anual se desconocen, o aquellos que no se consideran actualmente como relevantes, de concretarse en el futuro podrían tener un efecto adverso significativo sobre la liquidez, las operaciones o situación financiera de RCO y, por lo tanto, sobre el pago de los Certificados Bursátiles.

#### **I.3.1 Riesgos Relacionados con las Concesiones**

##### **I.3.1.1 Vigencia y terminación anticipada de los títulos de concesión**

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

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

En términos del Título de Concesión FARAC I, el Título de Concesión CONIPSA y el Título de Concesión COVIQSA, las concesiones respectivas se darán por terminadas anticipadamente, por cualquiera de los supuestos previstos en los títulos de concesión respectivos y en la Ley de Caminos, Puentes, y Autotransporte Federal, los cuales son, entre otros, los siguientes:

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

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

- (i) No contar con la supervisión exigida;
- (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, del Presidente del Consejo de Administración o del Director General de RCO;
- (iii) No exhibir la garantía de cumplimiento requerida en la Concesión FARAC I;

- (iv) La negligencia en la prestación del servicio concesionado, que ponga en riesgo grave la seguridad de los usuarios, de terceras personas o de los bienes que formen parte de las Autopistas y de los Tramos Carreteros Libres;
- (v) Las desviaciones sustanciales e injustificadas al programa de operación, explotación, conservación y mantenimiento;
- (vi) No cumplir con el Compromiso de Construcción por causas imputables a RCO;
- (vii) El abandono del servicio o cuando RCO deje de operar las Autopistas por un período mayor de 48 horas;
- (viii) La inobservancia reiterada, injustificada y grave de lo ordenado por la SCT dentro de sus atribuciones legales; y
- (ix) Por resolución de la Comisión Federal de Competencia en caso de que RCO incurra en prácticas monopólicas.

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

- (i) El mutuo acuerdo entre el concesionario y la SCT;
- (ii) La suspensión definitiva de la concesión, declarada por la SCT, declarada con base en una causa de interés general de las partes; y
- (iii) En caso de que se actualice un evento de caso fortuito o fuerza mayor, conforme a los títulos de concesión respectivos.

La Concesión CONIPSA y la Concesión COVIQSA, son instrumentos vinculados a los Contratos PPS respectivos, por lo que en caso de terminación de las concesiones, los Contratos PPS también se darán por terminados automáticamente, sin embargo, un incumplimiento bajo los Contratos PPS no necesariamente ocasionará la terminación de la Concesión CONIPSA o de la Concesión COVIQSA, según corresponda.

RCO no puede asegurar que el Gobierno Federal de México no terminará anticipadamente la Concesión FARAC I, la Concesión CONIPSA o la Concesión COVIQSA antes del plazo previsto en el título de concesión correspondiente.

En caso de que suceda la terminación anticipada del Título de Concesión FARAC I y sujeto a la determinación favorable de las autoridades correspondientes, incluyendo sin limitar la SCT, existe la posibilidad de que RCO sea indemnizada, en cuyo caso dichos recursos formarían parte del patrimonio del Fideicomiso de Pago de los Acreedores Preferentes. Por otra parte, en caso de que la Concesión CONIPSA o la Concesión COVIQSA terminen anticipadamente, y sujeto al desahogo de los procedimientos previstos en los Contratos PPS, existe la posibilidad de que las concesionarias sean restituidas de su inversión, según la causal que haya motivado la terminación.

El riesgo específico para los inversionistas en caso de que suceda la terminación anticipada del Título de Concesión FARAC I, el Título de Concesión CONIPSA o el Título de Concesión COVIQSA, sería que RCO y sus subsidiarias se podrían quedar sin, o ver mermada su fuente principal de ingresos, por lo que RCO podría no tener los ingresos suficientes para hacer frente a sus obligaciones.

#### **1.3.1.2. Rescate, requisición y revocación de las concesiones por parte del Gobierno Federal por acontecimientos ajenos al control de RCO**

El Gobierno Federal puede, en cualquier momento, dar por terminada una concesión por medio de un rescate, por causas de utilidad, de interés público o de seguridad nacional; dicho rescate se realiza otorgando a la Concesionaria una indemnización.

En caso de guerra internacional, de grave alteración del orden público o cuando se tema algún peligro inminente para la paz interior del país o para la economía nacional, el Gobierno Federal tendrá derecho de hacer una requisición, en caso de que a su juicio lo exija la seguridad, defensa, economía o tranquilidad del país. En este

caso, se deberá indemnizar al concesionario respectivo de conformidad con lo que establece la ley. En el caso de guerra internacional, el Gobierno Federal no estará obligado a cubrir indemnización alguna a RCO.

En caso de rescate de la Concesión FARAC I, para efecto de calcular la indemnización correspondiente a RCO, el Gobierno Federal deberá tomar en consideración entre otras cosas, el importe de la tasa interna de retorno establecida en la Concesión FARAC I. Por su parte, en caso de rescate de la Concesión CONIPSA o de la Concesión COVIQSA, se deberá considerar, entre otros factores, el valor del capital y de los trabajos efectuados sobre los tramos carreteros concesionados. Sin embargo, no existe certeza de que RCO o sus subsidiarias recibirían oportunamente dicha indemnización, o que dicha indemnización sea equivalente al valor de la inversión en la concesión de que se trate más los perjuicios sufridos.

Las concesiones de RCO y de sus subsidiarias están sujetas a revocación por parte del Gobierno Federal debido a determinadas razones establecidas en los títulos de concesión respectivos y en la legislación aplicable. Se hace notar que en caso de revocación o terminación anticipada de la Concesión FARAC I por causas imputables a la Concesionaria, no corresponde indemnización alguna. En caso de revocación de la Concesión CONIPSA y la Concesión COVIQSA, procederá un pago por restitución en cual deberá calcularse conforme a lo señalado en los Contratos PPS respectivos, y cuyo monto en ciertos escenarios puede resultar equivalente a cero.

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

Las Autopistas y los Tramos Carreteros Libres pudiesen verse dañadas 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 el Título de Concesión FARAC I a efecto de determinar las consecuencias y/o compensar las pérdidas que ello pudiese haber causado.

Por su parte, la Concesión CONIPSA o la Concesión COVIQSA también pueden verse afectadas por un evento de caso fortuito o de fuerza mayor (incluyendo desastres naturales, bloqueos o manifestaciones sociales) que restrinja o interrumpa su operación., No es posible asegurar que la SCT revisará la afectación sufrida con base en los títulos de concesión y los Contratos PPS respectivos a efecto de determinar las consecuencias y/o compensar las pérdidas que ello pudiese haber causado.

## **I.3.2. Riesgos Relacionados con el Negocio de RCO**

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

Los niveles actuales de aforo podrían verse adversamente afectados por cambios en las condiciones del sistema nacional de carreteras. Como cualquier otro concesionario de autopistas, RCO está expuesta a que en un futuro, ya sea el Gobierno Federal o los Gobiernos Estatales, constituyan y otorguen concesiones para la construcción de nuevas vialidades que puedan competir con las Autopistas, o bien, por la construcción de carreteras libres o implementación y promoción de otras vías generales de comunicación, situación que podría incidir negativamente en el flujo vehicular y ocasionar niveles de aforo inferiores a los previstos. Cualquier competencia por parte de dichas carreteras, caminos o aeropuertos, o la promoción de otros medios de transporte alternativos, podría tener un efecto adverso en las actividades, la situación financiera y los resultados de operación de RCO.

De conformidad con lo anterior, el Título de Concesión FARAC I establece en su condición Trigésima Séptima la facultad de la SCT para otorgar otras concesiones para construir operar, explotar, conservar o mantener carreteras o puentes, aun cuando dichas concesiones pudieran afectar el desempeño económico de la Concesión FARAC I. En dicho caso, dentro de los primeros cuatro años contados a partir del inicio de la vigencia de la Concesión FARAC I (es decir, a partir del 4 de octubre de 2007 y hasta el 4 de octubre de 2011), la Concesionaria podía solicitar a la SCT medidas compensatorias por la disminución en los ingresos de la Concesión FARAC I derivada de la operación de la nueva concesión, o de la construcción de nuevas carreteras libres, sujeto a las condiciones que se señalan en el Título de Concesión FARAC I.

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

Es posible que las medidas compensatorias no sean suficientes para compensar las disminuciones en los ingresos de RCO que pudiera implicar dicha interconexión. Derivado de lo anterior y de la posibilidad existente de que se construyan nuevas vialidades, no es posible asegurar que el flujo vehicular de las Autopistas se mantendrá como hasta ahora y que, en caso de disminuir, ello no tenga un impacto en los resultados de operaciones de RCO.

#### **1.3.2.2. Límite al incremento en el precio de las cuotas de peaje**

El Título de Concesión FARAC I permite a RCO aumentar anualmente los niveles de las cuotas de peaje por un monto máximo equivalente a la variación anual del INPC; en caso de que la inflación acumulada sea igual o mayor a 5.0% se podrá realizar un incremento tarifario con anterioridad a que finalice un año. Por lo anterior, RCO no se encuentra autorizado a incrementar sus cuotas más allá del precio controlado establecido en su Título de Concesión FARAC I.

#### **1.3.2.3. Inflación**

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

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

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

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

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

RCO ha celebrado Contratos de Cobertura de tasas de interés para cubrir su deuda, las fluctuaciones en tasas de interés podrían afectar los resultados financieros de RCO.

#### **1.3.2.6. El rendimiento sobre la inversión de RCO puede no coincidir con los rendimientos estimados previstos en los términos al momento de la obtención del Título de Concesión FARAC I**

Los niveles de aforo vehicular y en consecuencia, los ingresos por peaje, se ven afectados por varios factores, incluyendo las tarifas de peaje, la calidad y proximidad de carreteras libres alternas, la liberación del derecho de vía, los precios del combustible, impuestos, reglamentos ambientales, condiciones de seguridad, el poder de compra del consumidor y las condiciones económicas generales. El nivel de tráfico de las Autopistas también puede verse fuertemente influido 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.

#### **1.3.2.7. Incremento en los costos de mantenimiento y Capex**

RCO no puede asegurar que los costos del mantenimiento y que 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.

#### **1.3.2.8. Evasión y comportamientos ilegales**

Los ingresos de RCO se pueden ver afectados por las entradas y salidas irregulares que realicen cualesquier usuarios que utilicen el derecho de vía correspondiente a las Autopistas, evadiendo el pago de peajes. Lo anterior podría afectar los resultados financieros de RCO.

#### **1.3.2.9. La naturaleza del negocio de RCO la expone a demandas potenciales por responsabilidad**

RCO es susceptible a tener en el futuro procedimientos judiciales en los que las partes demanden por daños, perjuicios y reparaciones de daños respecto a su negocio. 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.

#### **1.3.2.10. RCO está expuesta a riesgos inherentes a sus operaciones**

RCO está obligada a proteger al público que utiliza sus servicios y a reducir el riesgo de accidentes. Al igual que cualquier empresa que trate con el público, RCO está obligada a implementar ciertas medidas para la protección del mismo. Estas obligaciones pueden hacer que RCO incurra en costos adicionales y podrían incrementar el riesgo de que RCO resulte responsable ante terceros por las lesiones personales o los daños a bienes causados por sus operaciones.

#### **1.3.2.11. Las pólizas de seguro de RCO podrían resultar insuficientes para cubrir todas sus responsabilidades**

A pesar de que RCO intenta protegerse de todos los riesgos a los que está expuesta, no puede, como previamente se mencionó, garantizar que sus pólizas de seguro cubrirán todas sus responsabilidades. El mercado de los seguros en el negocio de RCO es limitado y los cambios en las coberturas podrían reducir la capacidad de RCO para obtener y mantener coberturas adecuadas o a costos eficientes, por lo que no es posible asegurar ni garantizar que RCO no enfrentará problemas financieros por posibles desembolsos extra a las pólizas de seguro vigentes.

#### **1.3.2.12. 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, no siendo responsable directo de estos servicios y, por tanto, sin control directo. Cualquier interrupción o consecuencia 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.

#### **1.3.2.13. 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.

#### **1.3.2.14. 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 fueran suficientes para hacer frente a todas las obligaciones de RCO; lo anterior podría afectar los resultados de operación de RCO.

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

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

#### **1.3.2.16. 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.

#### **1.3.2.17. Flexibilidad para administrar operaciones sujeta 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.

#### **1.3.2.18. 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.

#### **1.3.2.19. 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.

#### **1.3.2.20. 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.

#### **1.3.2.21. Riesgos relacionados con CONIPSA y COVIQSA**

A diferencia de la Concesión FARAC I, a través de la cual RCO opera, explota, conserva y mantiene autopistas de peaje, el esquema de la Concesión COVIQSA y de la Concesión CONIPSA se está basado en Tramos Carreteros Libres de peaje, sin embargo, dichas concesiones incorporan el derecho exclusivo a favor del concesionario para suscribir con el Gobierno Federal un Contrato PPS en los tramos concesionados. Dicho esquema considera la recuperación de la inversión del concesionario mediante el cobro a la SCT de dos tipos de



ingresos como contraprestación a cambio de servicio consistente en la provisión de capacidad carretera: i) ingresos por servicios de peaje relacionados a los pagos por uso de la carretera; y ii) ingresos por servicios de operación relacionados a los pagos por disponibilidad.

El pago por uso depende directamente del nivel de tráfico observado en la Concesión CONIPSA y en la Concesión COVIQSA. Por lo anterior, cualquier fluctuación en el nivel de tráfico en la Concesión CONIPSA o en la Concesión COVIQSA, puede afectar los ingresos de dichas subsidiarias, ya sea a raíz de una crisis económica, un cambio en la proposición de valor de las carreteras de cuota que corren en forma paralela a la Concesión CONIPSA o a la Concesión COVIQSA, condiciones de seguridad o el surgimiento de nuevas alternativas de transporte que compitan con CONIPSA o COVIQSA, como trenes u otros proyectos carreteros en el área de influencia de ésta, entre otros.

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

#### **1.3.2.22. Una parte importante de los ingresos de la Emisora derivan de la operación de una Autopista**

El 29% de los ingresos de la Emisora durante el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2012 derivaron de la operación de la Autopista Maravatío-Zapotlanejo, cuya extensión es de 309.7 kilómetros e interconecta algunas de las principales ciudades de Michoacán y Jalisco. Cualquier acción gubernamental que tuviere un efecto negativo en la Concesión FARAC I, una recesión en esta región de México, un desastre natural o cualquier otro evento pudiere tener un efecto adverso en los niveles de tráfico en esta Autopista podría tener un efecto significativo adverso en la situación financiera y resultados de operación de la Emisora.

#### **1.3.2.23. 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 del Emisor**

El mantenimiento de las rampas de acceso a las Autopistas es llevado a cabo por la Compañía, 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 la Emisora. En caso de que dichas entidades no den mantenimiento adecuado a dichas vías o si dicho mantenimiento requiere del cierre de carriles, la Compañía podría ver reducido el volumen de tráfico hacia las Autopistas, lo cual podría afectar adversamente sus ingresos por peaje.

### **1.3.3 Riesgos Relacionados con Contratos**

#### **1.3.3.1. Contratos de Operación**

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

#### **1.3.3.2. Contrato de Prenda sobre Acciones**

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

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

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

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

#### **1.3.3.3. Fideicomiso de Pago de los Acreedores Preferentes**

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

#### **1.3.3.4. Contrato de Prenda sin Transmisión de Posesión**

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

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

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

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

#### **1.3.3.5. Existencia de relaciones contractuales con Afiliadas de la Emisora y posibles conflictos de interés**

La Emisora mantiene ciertas relaciones contractuales con Afiliadas. Estos contratos incluyen los Contratos de Operación y Mantenimiento de las Autopistas y los relacionados con las concesiones de CONIPSA y COVIQSA, así como ciertos contratos de construcción. Pudieren presentarse conflictos de interés para la Emisora al tomar decisiones sobre la ejecución o la presentación de demandas contra sus Afiliadas con motivo del incumplimiento de cualquiera de sus contratos con la Emisora.

#### **1.3.3.6. Instrumentos Financieros Derivados**

De conformidad con lo mencionado anteriormente, RCO se encuentra expuesta a riesgos en tasas de interés debido a que obtiene préstamos a tasas de interés tanto fijas como variables. Derivado del financiamiento, RCO

ha celebrado Contratos de Cobertura de tasas de interés para cubrir la volatilidad en las mismas. Por política de control interno, la contratación de derivados es responsabilidad de las áreas de finanzas y administración de RCO.

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

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

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

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

#### **1.3.4 Cancelación de registro de acciones**

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

#### **1.3.5 Riesgos Relacionados con México y el extranjero**

##### **1.3.5.1. Condiciones económicas adversas y el 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.

##### **1.3.5.2. La debilidad de la economía mexicana y en particular la de los estados de Michoacán, Jalisco, Guanajuato, Querétaro y Aguascalientes podría afectar adversamente el negocio, situación financiera y resultados de operación del Emisor**

El negocio, condición financiera y resultados de operación del Emisor dependen en parte del nivel de actividad económica en México, y en particular en los estados de Michoacán, Jalisco, Guanajuato, Querétaro y Aguascalientes, donde se ubican las Autopistas y en los Tramos Carreteros Libres. Históricamente México ha experimentado periodos dispares de crecimiento económico. En particular se vio adversamente afectado por la crisis económica global desatada en 2008 y adicionalmente en 2009 por el brote del virus de influenza H1N1. Los principales indicadores económicos de México se vieron negativamente afectados, incluyendo el aumento en el desempleo, una mayor inflación y la depreciación del Peso frente al dólar de EUA.

De acuerdo al INEGI, el PIB de México disminuyó en 6.0% durante 2009, la mayor disminución anual desde 1932. A pesar de los modestos aumentos en el PIB durante 2010, 2011 y 2012, la crisis económica global continúa teniendo un efecto adverso en la economía mexicana. La inflación fue de 4.4%, 3.8% y 3.6% durante 2010, 2011 y 2012, 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.

#### **1.3.5.3. 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.

#### **1.3.5.4. Inseguridad**

Recientemente México ha atravesado periodos de violencia y crimen por la actividad delictiva de los carteles de drogas. Estas actividades han impactado negativamente las operaciones de la Compañía en virtud de sus efectos en las economías locales y en los volúmenes de tráfico en las Autopistas y Tramos Carreteros Libres. Un alza continua en los índices delictivos podría tener un efecto adverso en el negocio, resultados de operación y situación financiera del Emisor.

#### **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**

La operación de las autopistas y Tramos Carreteros Libres de jurisdicción estatal y federal en los estados de Michoacán, Jalisco, Aguascalientes y Guanajuato está regulada por las diversas disposiciones y reglamentos de orden estatal y federal. Esto implica que los gobiernos de los estados y/o el gobierno federal pueden emitir nuevas disposiciones, modificar las disposiciones vigentes o imponer restricciones de uso de autopistas o Tramos Carreteros Libres estatales o federales a determinado tipo de vehículos. Más aún, en los últimos años el gobierno ha reformado el régimen fiscal de las empresas, incluyendo el de RCO. Los términos de la concesión de RCO no la eximen de cualesquiera reformas a la legislación fiscal. En el supuesto de que el gobierno reforme la legislación fiscal de manera que las obligaciones de pago de impuestos de RCO se incrementen en forma significativa, la misma está obligada a pagar cantidades más elevadas que resulten exigibles de conformidad con dichas reformas, lo cual puede tener un efecto adverso significativo. Adicionalmente, las reformas constitucionales, cambios a reglamentos y decretos o de otras leyes también podrían afectar los resultados de operación de RCO.

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

#### **1.3.5.6. Reformas a las leyes y reglamentos fiscales aplicables pudieran afectar el negocio, los resultados de operación y la situación financiera de la Emisora**

Como persona moral contribuyente en México, la Emisora se encuentra sujeta al régimen común del impuesto sobre la renta (ISR) y al del Impuesto Empresarial a Tasa Única (IETU) en vigor desde el 1 de enero de 2008. El IETU es un impuesto complementario que grava los flujos de capital y no sustituye al ISR. Los contribuyentes mexicanos, incluyendo personas morales, en términos generales deben pagar el que resulte mayor entre el IETU y el ISR. El IETU es un impuesto mínimo y no es posible acreditar o diferir pérdidas generadas para efectos del IETU contra el ISR. La tasa del IETU en vigor es del 17.5%. El Emisor no puede asegurar que la tasa del IETU no será incrementada por las autoridades mexicanas, lo cual podría tener un efecto significativo adverso en su situación financiera.

Reformas legales en 2009 resultaron en un incremento en la tasa del ISR de 28% a 30% de 2010 a 2012. Reformas adicionales mantuvieron la tasa del ISR en 30% para 2013, establecieron una tasa del 29% para 2014 y de 28% para 2015 y ejercicios futuros. Este incremento en el ISR ha tenido, y el Emisor espera que siga teniendo, un efecto significativo adverso en su situación financiera. De igual forma, el Emisor no puede asegurar que las futuras reducciones programadas a la tasa del ISR sean implementadas o que el ISR no sufra incrementos. La temporalidad y alcance de las reformas fiscales son impredecibles, lo cual podría tener un efecto adverso en la capacidad del Emisor de manejar sus resultados de operación.

El Congreso de la Unión ha reformado las leyes fiscales con más frecuencia que otras leyes mexicanas. La temporalidad y alcance de las reformas fiscales son impredecibles y pueden tener un efecto adverso en la capacidad del Emisor 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 del Emisor.

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

De conformidad con la resolución que modifica la Circular Única de Emisoras publicada en el Diario Oficial de la Federación el 27 de enero de 2009, a partir del ejercicio 2012 las emisoras deben presentar sus estados financieros de conformidad con las NIIF; así también, de conformidad con el artículo tercero transitorio de dicha resolución modificatoria, las emisoras podrán presentar sus estados financieros bajo NIIF con anterioridad al 1 de enero de 2012, siempre que se informe por escrito de tal situación a la CNBV y a la BMV.

En términos de lo anterior, RCO adoptó anticipadamente la preparación de sus estados financieros bajo NIIF a partir del 1 de enero de 2011, siendo su fecha de transición el 1 de enero de 2010. Para mayor información sobre los efectos financieros de la adopción se puede referir a la Sección III.6.2 del presente Reporte Anual.

RCO no tiene certeza que las normas financieras vigentes al 31 de diciembre de 2012, continuarán siendo vigentes o que no habrá reformas en ciertas normas dentro de las NIIF que deriven en la necesidad de RCO de volver a reformular su información financiera y que por tanto, se modifiquen los rubros integrantes de la misma.

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

Por otra parte, los Créditos Preferentes de FARAC I de tienen vencimiento en 2014, 2016, 2018, lo que le proporciona a RCO tiempo para explorar distintas alternativas de refinanciamiento. No obstante lo anterior, el plazo hasta el vencimiento de las obligaciones derivadas de los Créditos Preferentes, genera riesgos de refinanciamiento que podrían afectar los resultados financieros 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, de tiempo en tiempo, han bloqueado la entrada a dichas plazas de cobro, sobre todo en octubre de 2011 en la caseta El Cortijo en la Autopista Guadalajara-Zapotlanejo. A fin de resolver el

conflicto del Cortijo, el Emisor celebró un convenio con el estado de Jalisco conforme al cual el estado acordó realizar pagos por volumen de tráfico a cambio de que se otorgare acceso libre de peaje a la Autopista a residentes de la localidad. El Emisor no puede asegurar que dichos acuerdos seguirán disponibles en el futuro o que compensarán en forma suficiente al Emisor 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 del Emisor.

#### **I.3.5.11. Los acontecimientos en otros países pueden tener un efecto adverso en el Emisor**

Las condiciones económicas y de mercado en otros países podrían, en distintos grados, afectar el valor de mercado de valores de emisores mexicanos. 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 emisores mexicanos, incluyendo los del Emisor.

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

#### **I.4 Otros Valores**

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

<b>Tipo de valor</b>	Certificados Bursátiles	Certificados Bursátiles
<b>Clave de pizarra:</b>	"RCO 12"	"RCO 12U"
<b>Plazo:</b>	5,443 días	7,270 días
<b>Fecha de emisión:</b>	14 de septiembre de 2012	14 de septiembre de 2012
<b>Fecha de vencimiento:</b>	10 de agosto de 2027	10 de agosto de 2032
<b>Monto total de la emisión:</b>	\$2,841'000,000.00 M.N.	1,102,518,200 UDI
<b>Denominación:</b>	Pesos	UDI
<b>Calificaciones:</b>	"mxAAA" por Standard & Poor's, S.A. de C.V. "AAA(mex)" por Fitch de México, S.A. de C.V.	
<b>Garantía:</b>	Parcial del Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C. ("Banobras") en los términos descritos en el Suplemento correspondiente.	

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

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

Durante el ejercicio a que el presente Reporte Anual se refiere no se realizó modificación significativa alguna a los derechos de valores de RCO inscritos en el RNV, salvo la actualización de las acciones de la Emisora en el RNV referida en la Sección I.2.1 del presente Reporte.

#### **I.6 Documentos de Carácter Público**

El inversionista podrá consultar el presente Reporte Anual en la página de Internet de RCO, en [www.redviacorta.mx](http://www.redviacorta.mx), en la página de la BMV: [www.bmv.com.mx](http://www.bmv.com.mx) y en la página de Internet de la CNBV, en la siguiente dirección: [www.cnbv.gob.mx](http://www.cnbv.gob.mx)

A solicitud de sus Tenedores, RCO otorgará copias del presente documento, contactando a Jorge Parra Palacios y/o Pablo Silva Servín en las oficinas de RCO ubicadas en Av. Américas 1592, piso 4, C.P. 44637, Guadalajara, Jalisco, teléfono (01 33) 3001 4700, o bien, en el correo electrónico [investor.relations@redoccidente.com](mailto:investor.relations@redoccidente.com).

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

## **II. RCO**

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

### **II.1. Historia y Desarrollo de RCO**

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 (Grupo GSIP, CICASA y CONOISA) fuera declarado ganador de la licitación del Título de Concesión FARAC I, la cual le otorga el derecho y la obligación de construir, operar, explotar, conservar y mantener a las autopistas integrantes del paquete por un plazo de 30 años contados a partir del 4 de octubre del 2007.

Cabe señalar que mediante resoluciones unánimes adoptadas fuera de asamblea de fecha 24 de septiembre de 2009, los socios de RCO aprobaron la transformación de RCO para adoptar el régimen social de una SAPIB.

Así también, derivado de la adquisición de CONIPSA y COVIQSA en septiembre del 2011, RCO se convirtió en administradora del Título de Concesión CONIPSA y del Título de Concesión COVIQSA.

RCO implementó un plan (aprobado por la CNBV el 29 de septiembre de 2009) para una transición ordenada al régimen aplicable a una Sociedad Anónima Bursátil, la cual requiere de los siguientes cambios principales requeridos por la Ley Mexicana del Mercado de Valores: (i) El cambio de una parte de su denominación de SAPIB de C.V. a SAB de C.V. (ii) el incremento de los miembros independientes del Consejo de uno a cinco (41.6% del Consejo del Emisor) para cumplir con el requisito de la ley mexicana de contar con al menos 25.0% de consejeros independientes; (iii) La creación de un Comité de Auditoría para apoyar al Consejo; (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.

Mediante resoluciones unánimes de fecha 25 de septiembre de 2012, los accionistas de la emisora aprobaron las modificaciones a sus estatutos para reflejar los cambios previstos anteriormente, aprobando la Comisión Nacional Bancaria y de Valores de México la actualización de las acciones de la Emisora en el RNV el 22 de octubre de 2012. Las acciones de la emisora fueron registradas en el Registro Nacional de Valores bajo número 3249-1.90-2012-003.

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

### **II.2 Descripción del Negocio**

La Compañía constituye una de las mayores empresas propietarias de concesiones privadas de México. En conjunto con sus subsidiarias consolidadas CONIPSA y COVIQSA, la Compañía opera aproximadamente 756.7 kilómetros de carreteras. Substancialmente, todos los activos de la Compañía están localizados en México y todos sus ingresos y sus utilidades netas derivan de la operación de las Autopistas y los Tramos Carreteros Libres, además de sus negocios relacionados, en México.

#### **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, Zapotlanejo, León y Aguascalientes, en los estados de Michoacán, Jalisco, Guanajuato y Aguascalientes.

La Compañía obtiene ingresos de las Autopistas principalmente, a través de cobro de cuotas de peaje, y en menor medida, de negocios que opera en las Autopistas, cuotas que cobra a los proveedores, incluyendo pagos por participación en los beneficios por el negocio que operan en las Autopistas, tales como gasolineras, tiendas de conveniencia, empresas de servicios públicos y terceros por permitirles construir y operar cruzamientos e instalaciones marginales como puentes, tuberías, líneas de transmisión y otra infraestructura en el Derecho de



Vía. En 2012, los ingresos netos<sup>17</sup> se situaron en \$3,750 millones, un incremento de 11.5% respecto a 2011 en el cual se situaron en \$3,364.0 millones y 23.8% respecto a los \$3,030.1 millones registrados en 2010. Dichos ingresos netos representan aproximadamente el 79.5%, 90% y 99.3% de los ingresos totales de RCO por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2012, 2011 y 2010 respectivamente. En 2012, RCO generó \$21.8 millones en ingresos por uso derecho de vía y otros relacionados, un incremento de 105.5% respecto a \$10.6 millones registrados en 2011 y un 210.7% respecto a los \$1.7 millones registrados en 2010.

Para el año terminado el 31 de diciembre de 2012, el TPDA para las Autopistas en Operación fue 10,066 vehículos, un incremento de 5.7% y 10.1% respecto a los 9,522 vehículos en 2011 y los 9140 vehículos en 2010. Las Autopistas han experimentado aumentos sostenidos de tráfico vehicular durante la última década debido a, entre otros factores, el desarrollo económico de la región, así como por una serie de factores, entre los que se encuentran el mejor estado de conservación relativo de las Autopistas y el incremento de los autos y del transporte de mercancías por vías privadas, además de un flujo por empresas manufactureras del sector automotriz, sector de consumo, tecnología, semiconductores, transporte e industrias aeroespaciales. Dicho crecimiento se ha traducido en una TACC de 5.3% del año 2000 al 2012, el cual incluye un periodo precedente a la operación de la Compañía con las Autopistas.

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

A través de sus subsidiarias CONIPSA y COVIQSA la Compañía también opera los Tramos Carreteros Libres de peaje de jurisdicción federal concesionados que unen a La Piedad e Irapuato así como a Irapuato y Querétaro, en los estados de Michoacán, Guanajuato y Querétaro respectivamente. Estos tres estados contabilizaron aproximadamente 8.5% del PIB de México en el 2011 y 10.4% de la población de México de acuerdo al INEGI. La Compañía obtiene ingresos de los Tramos Carreteros Libres de peaje a través de pagos por servicios de operación de la SCT e ingresos por servicios de peaje basados en el número de vehículos que usan dichos tramos. Los pagos por servicios de operación son recibidos por proveer la capacidad carretera y servicios de operación en los Tramos Carreteros Libres de peaje de acuerdo con las concesiones respectivas de CONIPSA y COVIQSA.

El 6 de agosto del 2007, el Gobierno Federal de México, a través de la SCT declaró a GSIP y EMICA, inversionistas indirectos de la Compañía, como ganadores del proceso de licitación del FARAC I, la cual le otorga el derecho y la obligación de construir, operar, explotar, conservar y mantener a las autopistas integradas por Maravatío-Zapotlanejo, Guadalajara-Zapotlanejo, Zapotlanejo-Lagos de Moreno y León-Aguascalientes por un plazo de 30 años contados a partir del 4 de octubre del 2007, a cambio de un pago por adelantado poco más de MXP\$44,050.0 millones. Esta transacción representó la más importante concesión de carreteras hasta esa fecha.

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

Como se señaló anteriormente, mediante resoluciones unánimes adoptadas fuera de asamblea de fecha 24 de septiembre de 2009, los socios de RCO aprobaron la transformación de RCO para adoptar el régimen social de una SAPIB, que es un estatus provisional que permite el listado público de valores en México y requiere la conversión a SAB en un periodo de tres años. También en dicha fecha la Compañía estableció el Fideicomiso Emisor CKD a través de la BMV. El Fideicomiso Emisor CKD suscribió 8,506,000,000 acciones comunes serie B. Este fue el primer CKD emitido en el mercado bursátil mexicano y se mantiene como el mayor hasta la fecha. Subsecuentemente, el 5 de noviembre de 2009, GSIP e ICA suscribieron 2,597,400,000 acciones comunes serie A por un precio de compra de aproximadamente MXN\$2,000.0 millones. RCO aplicó los recursos provenientes de la colocación de los CKDs y la suscripción de capital antes descritos para pagar anticipadamente Créditos Preferentes así como cancelar parcialmente ciertas coberturas de instrumentos financieros derivados.

El 22 de septiembre del 2011, RCO adquirió el 100.0% de las acciones representativas del capital social de COVIQSA, misma que opera, mantiene y conserva el tramo carretero de Querétaro – Irapuato y de CONIPSA, misma que opera, mantiene y conserva el tramo carretero de Irapuato - La Piedad. Estas actividades se realizan al amparo del esquema Proyectos para Prestación de Servicios ("PPS"), conforme al Título de Concesión de COVIQSA y el Título de Concesión de CONIPSA, COVIQSA y CONIPSA han celebrado contratos con el

---

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

Gobierno Federal de acuerdo a los cuales la SCT ha accedido a hacer pagos por disponibilidad y por uso basados en el número de vehículos que usen las carreteras (Contrato PPS).

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

CONIPSA es la concesionaria encargada de operar, conservar y mantener, por un periodo de 20 (veinte) años contados a partir del 12 de septiembre del 2005, el tramo carretero libre de peaje de jurisdicción federal que tiene origen en el entronque de la autopista Querétaro-Irapuato y la carretera Irapuato-La Piedad, y termina en Km 76+520, en el entronque con el libramiento La Piedad de Cabadas, en el Estado de Guanajuato. La carretera Irapuato – La Piedad es un tramo de la carretera federal libre de peaje de 73.5 Km. que está localizada en los Estados de Guanajuato y Michoacán en México

Después de la emisión de los CKDs, las aportaciones de Capital por GSIP e ICA, y la adquisición de COVIQSA y CONIPSA, Grupo GSIP es dueña del 51.3% de las acciones de la Compañía, El Fideicomiso Emisor de los CKDs tiene el 30.0% de dichas acciones y CONOISA/CICASA el 18.7% restante.

Durante el periodo de 3 años previsto por la Ley del Mercado de Valores de México para que una S.A.P.I.B. (Sociedad Anónima Promotora de Inversión) se convierta en SAB, RCO implementó un plan progresivo (aprobado por la CNBV el 29 de septiembre de 2009) para una transición ordenada al régimen aplicable a una Sociedad Anónima Bursátil, la cual requiere de los siguientes cambios principales requeridos por la Ley Mexicana del Mercado de Valores: (i) El cambio de una parte de su denominación de SAPIB. de C.V. a SAB de CV (ii) el incremento de los miembros independientes del Consejo de uno a cinco (41.6% del Consejo del Emisor) para cumplir con el requisito de la Ley Mexicana de contar con al menos 25.0% de los consejeros siendo independientes; (iii) La creación de un Comité de Auditoría 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.

Mediante resoluciones unánimes de fecha 25 de septiembre de 2012, los accionistas de la emisora aprobaron las modificaciones a sus estatutos para reflejar los cambios previstos anteriormente, aprobando la Comisión Nacional Bancaria y de Valores de México la actualización de las acciones de la Emisora en el RNV el 22 de octubre de 2012. Las acciones de la emisora fueron registradas en el Registro Nacional de Valores bajo número 3249-1.90-2012-003.

## **Ventajas Competitivas**

- **Localización geográfica favorable de los activos de la compañía.** La red carretera concesionada a la Compañía se encuentra en una región de México que en la pasada década experimentó un crecimiento poblacional y desarrollo económico importante, incluyendo un flujo por empresas manufactureras del sector automotriz, sector de consumo, tecnología, semiconductores, transporte e industrias aeroespaciales. (De acuerdo con el INEGI, los estados donde se localizan las carreteras de la Compañía alcanzaron una TACC de crecimiento poblacional de 2000 a 2010 de 1.57% y una TACC de PIB de 2.47% del periodo del 2000 al 2011). Las carreteras de la Compañía importantes en estas áreas de gran crecimiento, incluyendo las dos ciudades más pobladas del país de acuerdo al censo del 2010 las cuales son la Ciudad de México y la Zona Metropolitana de Guadalajara (aproximadamente 20 millones y 6 millones de habitantes respectivamente). Adicionalmente, las carreteras de la Compañía se benefician por su cercanía a los puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas, un punto clave de entrada al centro del país y una alternativa importante para el embarque de mercancías de la costa Oeste de Estados Unidos desde el Océano Pacífico, dada la saturación actual del Puerto de Long Beach.
- **Constante crecimiento orgánico.** Evidenciado por el tráfico e ingresos históricos de las Autopistas, las características favorables de la Compañía descritas anteriormente han provisto un crecimiento sostenido de la red de caminos de la Compañía con una volatilidad limitada. En los estados donde los activos de la Compañía están localizados, los vehículos han tenido una TACC de 2001 a 2011 que ha superado los promedios nacionales en cada categoría (autos: 8.1% vs 7.0%; autobuses: 3.5% vs 2.0%; camiones: 5.9% vs 5.5%) con una TACC total de vehículos de 7.6% vs el promedio nacional de 6.8%. El crecimiento en el volumen de tráfico también ha sido conducido con las conexiones de otras Autopistas dentro de la red de la Compañía. Por ejemplo, la Compañía cree que una conexión de la carretera Arco Norte que fue terminada en 2011 ha incrementado el tráfico de manera importante con la Autopista

Maravatío-Zapotlanejo en 2012. Conexiones con al menos 6 carreteras adicionales se espera sean concretadas en el periodo de 2013 a 2015.

- **Beneficio por Mezcla de Vehículos.** La mezcla vehicular en las Autopistas ha cambiado benéficamente hacia el tráfico de camiones, debido a, entre otros factores, el desarrollo económico descrito anteriormente, el mejor mantenimiento de las carreteras y el aumento en la prevalencia de las políticas de seguros que requieren a los camiones usar Autopistas para que su cobertura sea efectiva. Por el incremento de tráfico en una tasa mayor que otro tipo de vehículos como resultado del PIB creciente, y debido a que los camiones pagan cuotas más altas que los autos, esto lleva a obtener una prima de ingresos. En 2012 los camiones contabilizaron un 25.9% de TPDA de las autopistas y un 38.3% de los ingresos netos por peaje. El volumen de tráfico de camiones ha crecido a una tasa anual promedio de 9.4% durante el periodo del 2000 al 2012, mientras el tráfico de autos y autobuses ha crecido a tasas de 4.1% y 4.9% respectivamente en el mismo periodo.
- **Ingresos históricamente estables y ligados a inflación.** Los ingresos de peaje por concesión han crecido cada año desde que la Compañía comenzó operaciones con las Autopistas. Entre el año 2000 y el 2012, los ingresos netos de peaje crecieron a una TACC de 10.4%. En 2009, cuando el PIB real de México se contrajo 6.0%, los ingresos netos de peaje aún crecieron 5.7%. Bajo el Título de Concesión, la concesionaria tiene el derecho de incrementar las tarifas de peaje de forma anual de conformidad con la inflación o antes si el incremento en el INPC respecto al último incremento tarifario ha excedido el 5%, sujeto a la autorización previa de la SCT. Adicionalmente, la concesionaria puede revisar con la SCT las tarifas máximas cada cinco años para mantener o reestablecer en su caso el equilibrio económico del Título de Concesión FARAC I. A partir del 15 de abril de 2013, la SCT permitió un aumento adicional de 0.53% en las cuotas de peaje de las Autopistas en relación al establecimiento de un programa de descuento a residentes en Tonalá. Recientemente, la concesionaria negoció un incremento en sus tarifas, el cual será efectivo una vez estén completos ciertos proyectos de construcción.
- **Marco contractual favorable.** Todos los ingresos de RCO derivados de las Autopistas en Operación son depositados en el Fideicomiso de Administración, Garantía y Fuente de Pago, un fideicomiso mexicano creado para administrar el colateral mantenido para beneficio de los Acreedores Preferentes, el cual se estima lejano a la bancarota. 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 están protegidos de los efectos negativos de la inflación, cambios en las leyes fiscales mexicanas y otras regulaciones y fuerza mayor y otros imprevistos ya que RCO tiene el derecho de renegociar ciertos términos con la SCT para mantener el equilibrio económico que estaba en lugar cuando el Título de Concesión fue ejecutado. En caso de una cancelación anticipada, los flujos de efectivo generados por el proyecto continuarán siendo asignados al pago de cualquier deuda incurrida en relación con la financiación del proyecto.
- **Riesgo limitado en la construcción y operación.** Aunque los términos del Título de Concesión requieren que RCO complete ciertas Obras de Ampliación a corto plazo, RCO cree que estas Obras de Ampliación requieren actividades de construcción relativamente simples y riesgos manejables. El coste esperado para estas Obras de Ampliación, como se señaló, ha sido fondeado con anticipación y depositado en un Fideicomiso de Obras de Ampliación el cual no es fuente de pago de ninguna deuda incurrida o por incurrir por parte de RCO. La Concesionaria ha contratado a varios contratistas, incluyendo ICA, 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 cinco años de experiencia y, por lo tanto, afronta riesgos mucho más limitados a un proyecto de más riesgo que un proyecto de construcción desde cero.
- **Equipo directivo experimentado.** RCO considera que cuenta con profesionales altamente calificados con amplio conocimiento de los sectores de transporte y construcción en México, así como con la implementación de estrategias comerciales pertinentes. Por ejemplo, directivos de RCO han implementado y liderado el desarrollo exitoso del programa de venta directa, que aumentó la cuota de mercado de RCO del tráfico de camiones en el corredor entre la ciudad de México - Guadalajara, y el programa de desarrollo de restaurantes, que ha mejorado la calidad de los servicios en el camino que se ofrecen en las Autopistas en Operación y que ha permitido a la Concesionaria el diversificar su base de ingresos.

- **Enfoque en excelencia operacional y seguridad.** RCO ha invertido tanto en equipos modernos para mantener y supervisar su sistema de carreteras y mejorar el pago así como mejorar la señalización en sus caminos y la asistencia en carretera que ofrece, con el fin de proporcionar una experiencia segura y de alta calidad a los usuarios. Desde el inicio de sus operaciones en 2007, la Concesionaria ha invertido \$2,594 millones para mejorar su red de carreteras. RCO también ha desarrollado un plan de seguridad a largo plazo encaminado a reducir la frecuencia y gravedad de accidentes, así como reducir las primas de seguro de responsabilidad civil con las que debe contar. Las fases iniciales de este plan incluyeron las siguientes actividades:
  - Ambulancias médicas dedicadas a emergencias así como patrullas de rescate con el fin de minimizar el tiempo de respuesta a accidentes y facilitar los resultados mejor médicos;
  - Institución de un servicio especializado “Ángeles Viacorta” para la reparación y apoyo en accidentes;
  - Aumentar el número de áreas de descanso para ayudar a prevenir accidentes relacionados con la fatiga;
  - Implementar una base de datos de accidentes para identificar y controlar a los conductores de alto riesgo así como incrementar las patrullas de seguridad;
  - Mejorar el diseño del camino y los estándares de mantenimiento, incluyendo las normas de diseño y mantenimiento vial, incluyendo el mantenimiento del pavimento (rugosidad, fricción y marcas reflejantes) y señalización (camino anti deslumbrante, defensas y marcadores reflectantes), con el fin de mitigar los "puntos negros" (lugares de accidentes frecuentes, graves);
  - Mejorar el proceso de captura de datos de accidentes para permitir al emisor realizar auditorías de seguridad basados en la información más confiable y completa que lo que antes estaba disponible; y
  - Construcción de barreras para evitar colisiones que involucran animales.

Entre 2008 y 2012, accidentes mortales en las Autopistas en Operación disminuyeron a una tasa anual promedio de 10.0%, mientras que los costos de accidente de RCO, que incluyen los costos asociados con estadías en el hospital y la reparación de la carretera, disminuida a una tasa anual promedio de 7.7%.

### **Estrategias**

RCO pretende reforzar su posición como un líder concesionaria autopistas en México. Para lograr este objetivo, el emisor pretende centrarse en las siguientes estrategias claves:

- **Ampliar ingresos Base.** El emisor busca continuamente expandir su base de ingresos por la empresa iniciativas con el fin de generar conciencia y educar a los usuarios sobre los beneficios ofrecidos por sus carreteras, incluyendo el ahorro de tiempo en comparación con el establecimiento de rutas alternativas. Estas iniciativas incluyen campañas de publicidad dirigida a usuarios específicos, participación en talleres de la industria de transporte y convenciones y un programa para instalar señalización inductiva que dirija tráfico hacia las Autopistas en Operación, con el fin de aumentar el conocimiento de las Autopistas en Operación en la población circundante. Además, la Concesionaria ha desarrollado un programa de venta directa para aumentar la cuota de mercado del tráfico de camiones en el corredor ciudad de México – Guadalajara, uno de los corredores comerciales más importantes en México, al desarrollar y mantener relaciones con compañías de transporte de carga y promover los beneficios de las Autopistas en Operación en comparación con las rutas establecidas o rutas alternativas. Por ejemplo, los operadores y empresas de transporte han utilizado tradicionalmente una ruta alternativa a través de Querétaro/La Piedad, que es menos eficiente que las Autopistas en Operación. Por lo tanto, este corredor ofrece una oportunidad significativa para que RCO incremente sus ingresos mediante la captura de tráfico que de lo contrario habría viajado a través de dichas rutas alternativas. Para conductores de camiones que no se benefician de las eficiencias de tiempo en las Autopistas en Operación, el emisor entra en acuerdos temporales que ofrecen descuentos en peajes a cambio de un compromiso de uso con frecuencia específico de las Autopistas en Operación. Este programa ha dado resultados positivos, con 28 convenios cerrados al cierre de 2012.

- **Mejorar la conectividad de la carretera.** RCO considera que existen oportunidades significativas para mejorar la conectividad de su sistema de carreteras con carreteras locales y zonas densamente pobladas, incluso mediante la construcción de nuevas interconexiones y caminos complementarios. La Concesionaria cree que el tráfico en sus Autopistas en Operación tiene posibilidades de aumentar como resultado de conexiones previstas entre su red de transporte y numerosas otras carreteras en los próximos años incluyendo: Lagos - Villa de Arriaga, periférico de Guadalajara, Zamora, La Piedad, Desperdicio - Santa, León - Salamanca, Atizapán - Atlacomulco y libramiento de Morelia. La interconexión llamada Arco Norte que inició operaciones en 2011 es un ejemplo del impacto positivo que se puede tener, tal como RCO cree que representaron un aumento significativo en el tráfico en la autopista Maravatío-Zapotlanejo en el ejercicio 2012.
- **Mejorar las eficiencias operacionales.** RCO se esfuerza por mejorar constantemente la eficiencia con respecto a sus gastos de operación y mantenimiento a través de una serie de iniciativas, incluyendo las siguientes: (i) ajuste de los turnos de los cajeros y de la capacidad de colección de peaje según los volúmenes de tráfico, con el fin de evitar las horas extraordinarias y sus consecuentes gastos, (ii) adaptar la infraestructura para aumentar la productividad de sus recursos, (iii) mejorar el control de sus ingresos mediante el proceso de auditorías al azar, mejorar los sistemas de detección de vehículos y la revisión y seguimiento de todas las transacciones, (iv), aumentando su capacidad de colección de peaje electrónico y (v) la renegociación de sus contratos y subcontratación relativa a las actividades intensivas en capital o de recursos. Estas acciones han permitido aumentos en la eficiencia global, reduciendo así el coste por transacción. La UAFIDA ajustada por transacción de las Autopistas fue de 10.55% al año en el periodo 2008 al 2012.
- **Mejorar los servicios de carretera.** La Concesionaria busca mejorar los servicios disponibles en su red de carreteras y mejorar la calidad e imagen de sus servicios existentes. Al cierre del 2012, RCO contaba con (a través de terceros operadores) 16 tiendas en operación dentro de su red bajo la marca de Oxígeno, ubicada en zonas de descanso junto a plazas de peaje. Recientemente, dos gasolineras y una parada de camiones han iniciado operaciones, aumentando el número total de estaciones de servicio y paradas de camiones en las carreteras a 16 (también operado por terceros operadores). El Emisor está trabajando en aumentar la variedad de los servicios ofrecidos en sus zonas de descanso a través de un programa de desarrollo de restaurante. Al cierre del 2012, RCO ha desarrollado tres nuevos restaurantes en diferentes zonas de descanso dentro de la red y espera comenzar a funcionar tres nuevos restaurantes en 2013 a través de acuerdos de franquicia con Subway International B.V. y otros. El emisor espera mantener este programa de desarrollo de carreteras en el futuro con el fin de desarrollar nuevas estaciones de servicio, áreas de descanso, tiendas y restaurantes de conformidad con las oportunidades que surjan cumplan las expectativas de ingreso.
- **Fortalecer aún más la aplicación del peaje.** RCO pretende fortalecer aún más la aplicación del peaje para reducir las pérdidas resultantes de evasión de peaje. Se han identificado varios comportamientos de usuarios que intentan obtener acceso gratuito a las Autopistas en Operación. RCO ha implementado un programa que se compone de las siguientes medidas: (i) cerrar las entradas sin fortificar que representan la mayor frecuencia de evasión de peaje con la aprobación y la cooperación de las autoridades federales como la policía, (ii) instalar dispositivos de deflación de llantas “poncha llantas” para prevenir el acceso ilegal y evasión de peajes, (iii) instalar barreras en todos los carriles de cobro de peaje, lo cual RCO estima han ayudado a reducir el volumen de evasión de peaje por aproximadamente en 89%, y (iv) instalación de sistemas de recolección que reducen la incidencia de fraude al verificar que se están recopilando los peajes adecuados mediante el uso de varias tecnologías, que permiten el control de aumento de ingresos y aumentan el nivel de automatización del proceso de colección de peaje.

## II.2.1. Actividad Principal

### Autopistas en Operación y Tramos Carreteros Libres

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

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

Concesión	Tramo	Tipo de activo	Ubicación	Longitud	TPDA	Ingresos *	Inicio de operaciones	Término de concesión
FARAC I	Guadalajara-Zapotlanejo	Autopista	Jalisco	26.0	30,482.0	537.0	1994	2037
FARAC I	Maravatío-Zapotlanejo	Autopista	Jalisco / Michoacán	309.7	7,973.0	1,362.0	1993	2037
FARAC I	Zapotlanejo-Lagos	Autopista	Jalisco	146.3	11,636.0	1,082.0	1991	2037
FARAC I	León-Aguascalientes	Autopista	Aguascalientes / Guanajuato / Jalisco	108.2	9,404.0	770.0	1992	2037
<b>Subtotal</b>				<b>590.2</b>		<b>3,750.0</b>		
COVIQSA	Querétaro-Irapuato	Tramo carretero libre	Querétaro / Guanajuato	93.0	33,839.0	689.0	2011	2026
CONIPSA	Irapuato-La Piedad	Tramo carretero libre	Querétaro / Guanajuato / Michoacán	73.5	19,522.0	223.0	2009	2025
<b>Subtotal</b>				<b>166.5</b>		<b>912.0</b>		
<b>Total</b>				<b>756.7</b>		<b>4,662.0</b>		

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

\* Ingresos por servicios de peaje y servicios de operación (CONIPSA y COVIQSA)

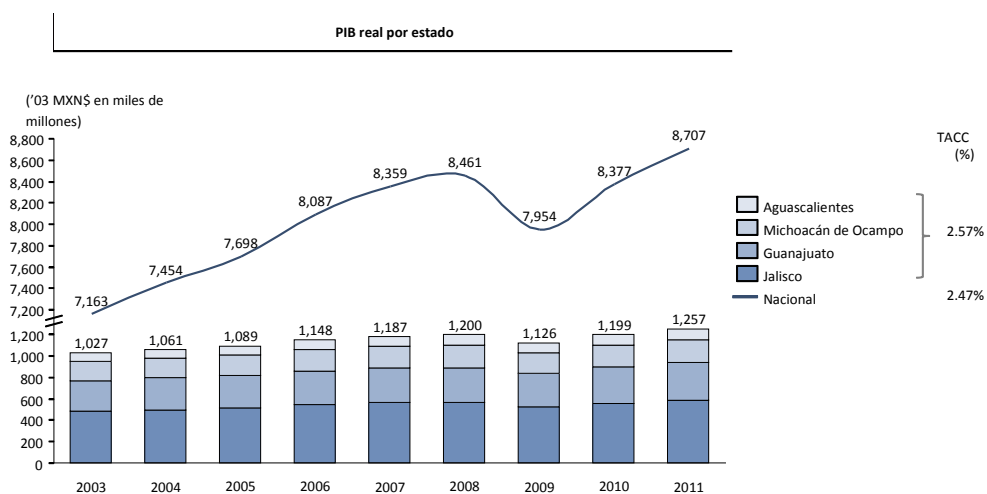
### II.2.1.1 FARAC I

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

Con aproximadamente 590.2 Km de longitud, la red de Autopistas constituye una de las mayores concesiones privadas de México. Las cuatro autopistas de cuota otorgadas a RCO al amparo del Título de Concesión FARAC I, son parte del corredor principal que conecta a la Ciudad de México y la zona metropolitana de Guadalajara, las dos ciudades más pobladas de México<sup>18</sup>, así como otras urbes relevantes del Occidente de México, tales como Morelia, Zamora, Lagos de Moreno, La Piedad, Tepatlán, Zapotlanejo, León y Aguascalientes, en los estados de Michoacán, Jalisco, Guanajuato y Aguascalientes. Estos estado en conjunto contribuyeron aproximadamente con 14.4% del PIB de México en 2011 y aproximadamente el 16.4% de la población de acuerdo al censo realizado en 2010 por el INEGI.

En la siguiente Gráfica 3 se presenta el reciente crecimiento del PIB, el cual es un factor clave para el crecimiento en el tráfico, en México y en los estados en donde las Autopistas están localizadas.

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



<sup>18</sup> De acuerdo con los datos más recientes del INEGI a 2010

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

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



En la siguiente Tabla 6 se presenta el reciente crecimiento del PIB, el cual es un factor clave para el crecimiento en el tráfico, en México y en los estados en donde las Autopistas están localizadas.

**Tabla 6. Crecimiento del Producto Interno Bruto**

PIB a pesos de 2003 (miles de pesos)						
Periodo	Total nacional	Aguascalientes	Guanajuato	Jalisco	Michoacán de Ocampo	Total FARAC I
2007	8,359,312,313.00	94,936,500.00	325,926,362.00	563,086,303.00	202,860,978.00	1,186,810,143.00
2008	8,461,192,623.00	95,435,578.00	328,842,691.00	565,269,345.00	210,089,821.00	1,199,637,435.00
2009	7,953,749,166.00	91,563,763.00	313,713,997.00	522,875,260.00	197,604,811.00	1,125,757,831.00
2010	8,377,280,768.00	97,535,036.00	344,012,329.00	553,824,256.00	203,854,493.00	1,199,226,114.00
2011	8,706,942,511.00	102,012,140.00	360,154,079.00	582,571,223.00	212,716,168.00	1,257,453,610.00

Fuente: INEGI

**TPDA e ingreso<sup>19</sup> histórico de las Autopistas en Operación**

Las Autopistas han experimentado aumentos sostenidos de tráfico vehicular durante la última década; dicho crecimiento se ha traducido en una TACC de 5.3% del año 2000 al 2012. Al cierre del 2012, el tráfico diario promedio fue de 10,066 vehículos.

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

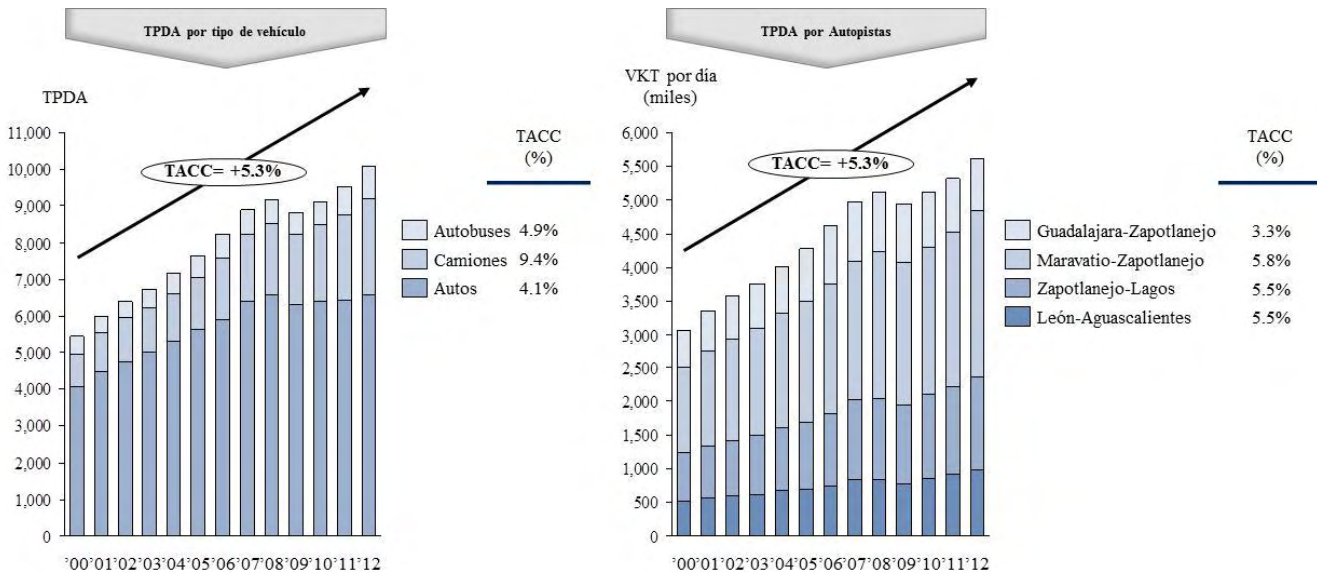
<sup>19</sup> Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico

Lo anterior se ve reflejado en el incremento en el TPDA de cada tipo de vehículo en la última década; así, el incremento promedio anual del TPDA en camiones ha sido de 9.4%, de un 4.1% para los automóviles, y de un 4.9% para los autobuses, lo que resulta en un incremento promedio ponderado total del 5.3% en el TPDA de la red.

Por su parte, el crecimiento en TPDA al cierre del 2012 respecto al cierre del 2011 es de 5.7% y el crecimiento del 2011 respecto a 2010 fue de 4.2% y el crecimiento del 2010 respecto a 2009 fue de 3.4%. El tráfico de carga fue el que más contribuyó a este crecimiento en 2012, con una tasa del 13.1% respecto a 2011, frente al al 12.6% de autobuses y 2.3% de autos.

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

**Gráfico 4. Tráfico Promedio Diario Anualizado**



Como se muestra en el Gráfico 4, los automóviles contribuyen con la mayor parte del TPDA, situándose al finalizar el 2012 en el 65.6% de la totalidad del TPDA de la red, mientras que los camiones contribuyen con un 25.9% y los autobuses representan el 8.5% restante.

Por su parte, los ingresos de las cuatro Autopistas (en términos nominales) han presentado un crecimiento considerable como consecuencia del incremento en tráfico, de los aumentos permitidos a las tarifas acordes a la evolución del INPC, así como de la implementación de estrategias operativas. El incremento en ingresos registró un promedio anual de 10.4% del año 2000 al 2012, situándose al cierre de 2011 en \$3,750<sup>20</sup> millones, lo que representa un incremento de 11.5%<sup>21</sup> respecto a 2011.

El Gráfico 5 muestra el comportamiento de los ingresos de las Autopistas en Operación al amparo del FARAC I en la última década de su operación.

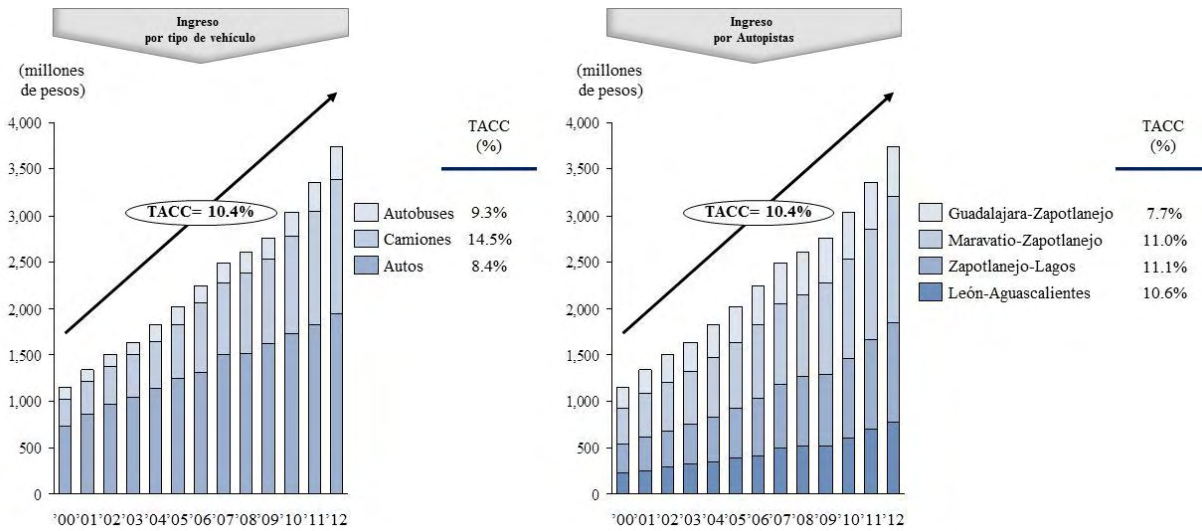
**Gráfico 5. Ingreso por peaje anual histórico de las Autopistas en Operación FARAC I (millones de Pesos)<sup>22</sup>**

<sup>20</sup> Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico

<sup>21</sup> Compara los Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico

<sup>22</sup> Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico





### Tarifas

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

Como resultado de lo anterior, en la Tabla 7 se muestra la tarifa global de los ejercicios 2008 a 2012:

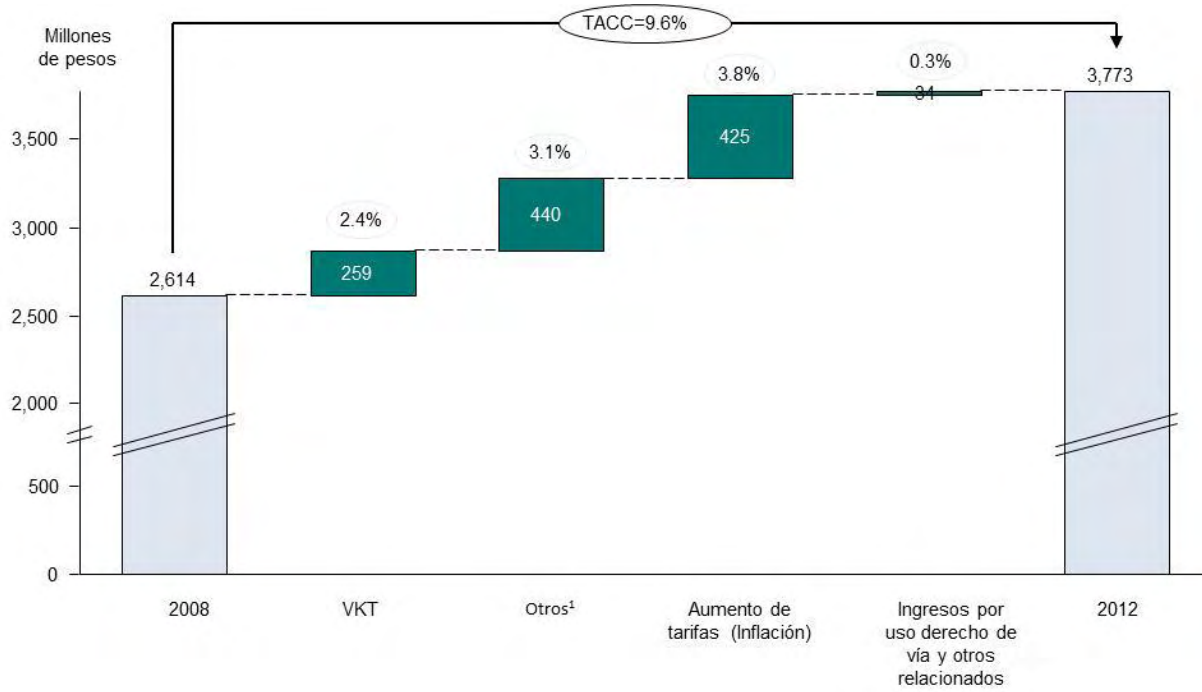
**Tabla 7. Tarifa de las Autopistas en Operación**

Vigencia	Autos	Autobuses	Camiones			INPC
		2-4 ejes	2-4 ejes	5-6 ejes	7-9 ejes	
Ene '08– Ene '09	761	1,122	1,105	1,456	1,672	86.59
Ene '09– Ene '10	811	1,196	1,177	1,551	1,781	92.24
Ene '10– Ene '11	850	1,250	1,231	1,619	1,862	95.54
Ene '11 – Ene '12	896	1,316	1,296	1,705	1,962	99.74
Ene '12 – Ene '13	930	1,366	1,345	1,770	2,037	103.55
<b>Total TACC</b>	<b>5.1%</b>	<b>5.0%</b>	<b>5.0%</b>	<b>5.0%</b>	<b>5.1%</b>	<b>4.6%</b>

### 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 2012, incluyendo cambios positivos a la mezcla de vehículos y una más eficiente operación de las Autopistas, lo cual ha llevado al incremento en tráfico.

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



1. Cambios en la composición vehicular.

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

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

**Tabla 8. Métricas claves**

<b>Métricas Claves de Operación (2008-2012) - FARAC I</b>				
	<b>Métrica</b>	<b>2008</b>	<b>2012</b>	<b>TACC (%)</b>
<b>Tráfico e Ingresos</b>	TPDA (en miles de vehículos).....	9.16	10.07	2.4%
	Cuota promedio (MXN\$/km, por vehículo.....			
	Viajados ("VKT").....	1.4	1.83	7.0%
	Ingreso* Diario Promedio.....	7.14	10.27	9.5%
	Ingresos por uso derecho de vía y otros relacionados	-	22	-
<b>Seguridad</b>	Costos de Accidentes (MXN\$/VKT en miles).....	36.6	26.6	(7.7%)
	Accidentes Fatales (por mil millones VKT's).....	44.5	29.1	(10.0%)
<b>Utilidad de los Activos</b>	"Flujo Libre" Condiciones de Tráfico (% del total ... de kilómetros)(1).....	98%	100%	0.5%
	"Excelentes/Buenas"*** Condiciones Técnicas (% del total de kilómetros)(2).....	54%	99%	16.4%
<b>Servicio al Cliente</b>	Cobro electrónico (% de cruces).....	17.9%	29%	12.9%
	Facturación electrónica (% de cruces).....	-	7.90%	-
	Servicios Auxiliares (por100 kilómetros)(3).....	2.3	5.4	23.5%
	Satisfacción del Cliente (%)(4).....	69%	81%	4.2%
<b>Plan de Inversión</b>	Terminación de Mejoras(5).....	13%	100%	66.5%
	Terminación de Obras de Ampliación(6).....	-	64%	-

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

(2) Refleja las clasificaciones de la SCT.

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

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

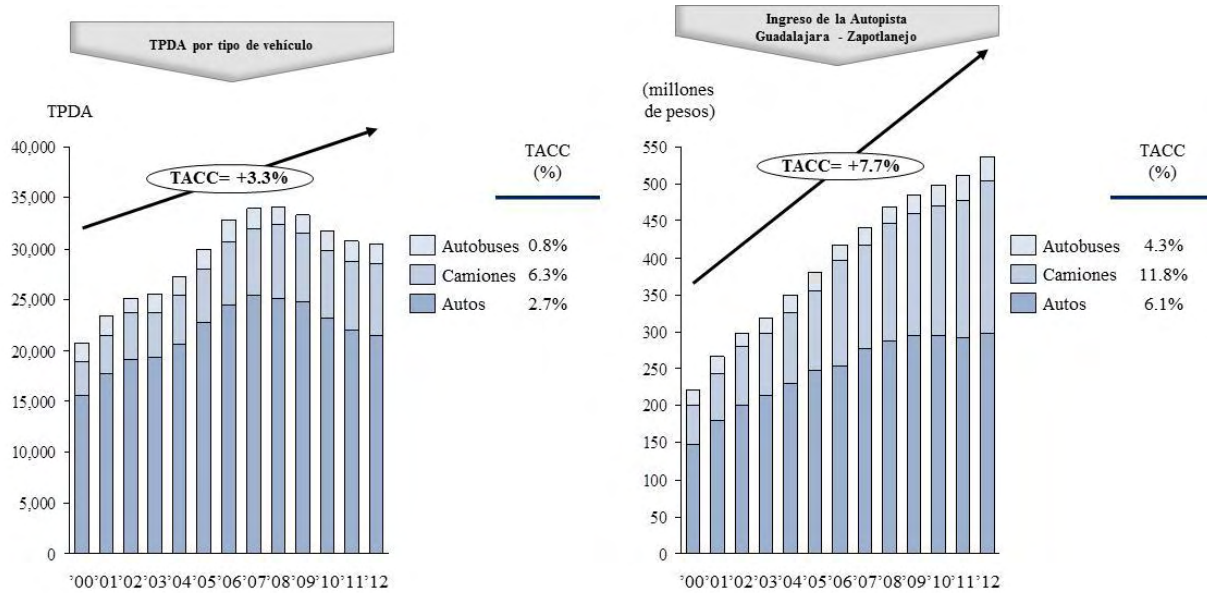
(5) Refleja el porcentaje de las mejoras requeridas por la Concesión, que fueron completadas al final del año fiscal aplicable.

(6) Refleja el porcentaje de Obras de Ampliación requeridas por la Concesión que fueron completadas hasta el final del año fiscal aplicable.

\* Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico.

**Autopista Guadalajara-Zapotlanejo.**

**Gráfico 7. Tráfico e Ingreso de Guadalajara-Zapotlanejo**



Esta autopista fue construida en la década de 1960 como una autopista de dos carriles y fueron agregados dos carriles en 1994. Tiene una longitud total de 26.0 Km. y es una de las más importantes vías de acceso a la ciudad de Guadalajara, ya que conecta las autopistas de Maravatío – Zapotlanejo y Zapotlanejo – Lagos de Moreno con la ciudad. La Zona Metropolitana de Guadalajara es la segunda más poblada de México, con 4.2 millones<sup>23</sup> de habitantes.

**Tráfico e Ingreso<sup>24</sup> de peaje**

Esta autopista ha experimentado del 2000 al 2012 un crecimiento en el TPDA a razón de 3.3%. Por su parte, al cierre del 2012, la autopista ha experimentado una disminución en el TPDA a razón de 2.2% anual en los últimos ejercicios (2008-2012); 2012, 2011, 2010 y 2009 culminaron con un flujo vehicular diario promedio de 30,482, 30,790, 31,714 y 33,273 respectivamente, lo que representó disminuciones para cada año del 1.0%, 9.0% y 8.4% para 2012, 2011 y 2010 respectivamente. Este decremento en TPDA ha sido resultado de las mejoras realizadas en la vía libre Guadalajara-Zapotlanejo que compite con la Autopista Guadalajara-Zapotlanejo.

No obstante lo anterior, el ingreso al cierre de 2012 ha crecido a una TACC de 4.0% del ejercicio 2008 al 2012; 2012 cerró con \$536.8 millones, un crecimiento de 5.0%, 7.7% y 10.6% contra 2011, 2010 y 2009 respectivamente, los cuales se situaron en \$511.1 millones, \$498.4 millones y \$485.2 millones. La autopista Guadalajara-Zapotlanejo representó el 14.3% de los ingresos de toda la red de Autopistas en Operación al cierre del 2012.

**Composición Vehicular**

Al cierre del 2012, los autos representan el 70.0%, los camiones el 23.4% y los autobuses el 6.6% del TPDA, siendo el tráfico de camiones el que más terreno ha ganado en los últimos años, pasando de un 19.2% del TPDA al cierre de 2007, al 23.4% al cierre del 2012.

<sup>23</sup> Según censo de población INEGI 2010.

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

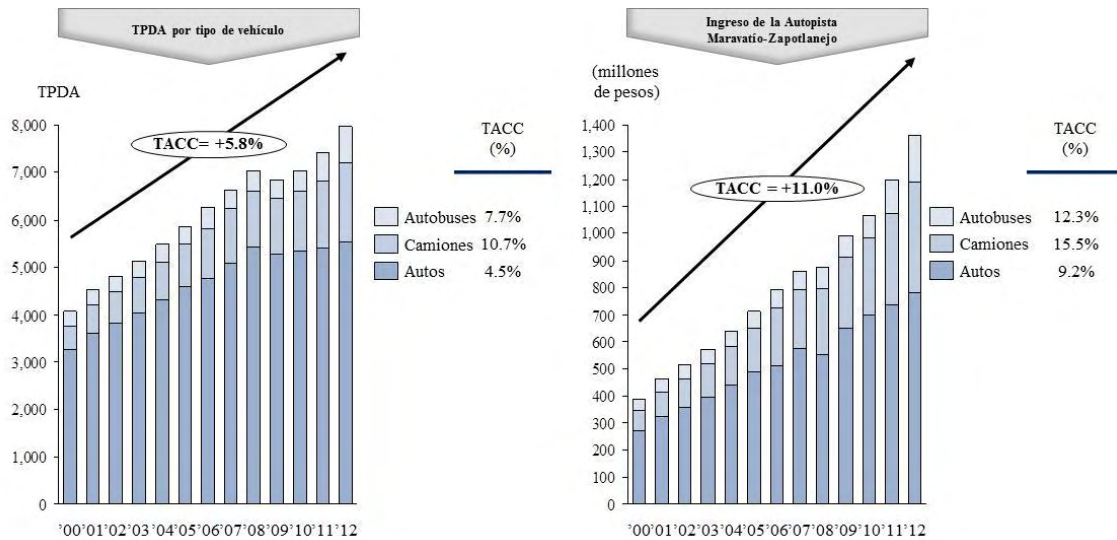
Tarifas

**Tabla 9. 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	45	44	89	116	86.59	
Ene '09– Ene '10	39	48	47	95	124	92.24	
Ene '10– Ene '11	42	50	49	99	129	95.54	
Ene '11 – Ene '12	44	52	51	103	135	99.74	
Ene '12 – Ene '13	46	54	53	107	140	103.55	
<b>Total TACC</b>	<b>5.6%</b>	<b>4.7%</b>	<b>4.8%</b>	<b>4.7%</b>	<b>4.8%</b>	<b>4.6%</b>	

**Autopista Maravatio-Zapotlanejo.**

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



Esta autopista está compuesta de cuatro carriles, con una longitud total de 309.7 kilómetros e inició operaciones en octubre de 1993. Provee un eje de comunicación entre el Este y el Oeste de México y conecta importantes ciudades en los estados de Michoacán y Jalisco. Adicionalmente, forma parte de la ruta más directa entre la Ciudad de México y la Zona Metropolitana de Guadalajara, las dos mayores ciudades de México.

**Tráfico e Ingreso<sup>25</sup> de peaje**

Esta autopista ha experimentado del 2000 al 2012 un crecimiento en el TPDA a razón de 5.8%. Por su parte, al cierre del 2012, la autopista ha experimentado un incremento en el TPDA a razón de 3.8% anual en los últimos ejercicios (2008-2012); el 2012 culminó con un flujo vehicular diario promedio de 7,973, un incremento de 7.4%, 13.4% y 16.3% contra el cierre de 2011, 2010 y 2009, años en los cuales el flujo vehicular diario promedio se situó en 7,421, 7,028 y 6,857 respectivamente. Este incremento en tráfico se atribuye a los esfuerzos comerciales para dar a conocer la ruta como la opción óptima de interconexión Cd. de México-Guadalajara y a la promoción de la vía entre usuarios particulares y compañías de transporte.

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

El ingreso al cierre de 2012 ha crecido a una TACC de 9.6% en los ejercicios del 2008 al 2012; al 2012 cerró con \$1,361.6 millones, un crecimiento de 13.7%, 27.3% y 37.3% contra 2011, 2010 y 2009 respectivamente, los cuales se situaron en \$1,197.5 millones, \$1,069.7 millones y \$991.9 millones. La autopista Maravatío-Zapotlanejo representó el 36.3% de los ingresos de toda la red de Autopistas de Operación al cierre del 2012.

Composición Vehicular

Al cierre del 2012, los autos representan el 69.6%, los camiones el 20.7% y los autobuses el 9.7% del TPDA, siendo la categoría de autobuses la de mayor crecimiento en los últimos años pasando de un 5.9% del TPDA al cierre de 2007, al 9.7% al cierre del 2012.

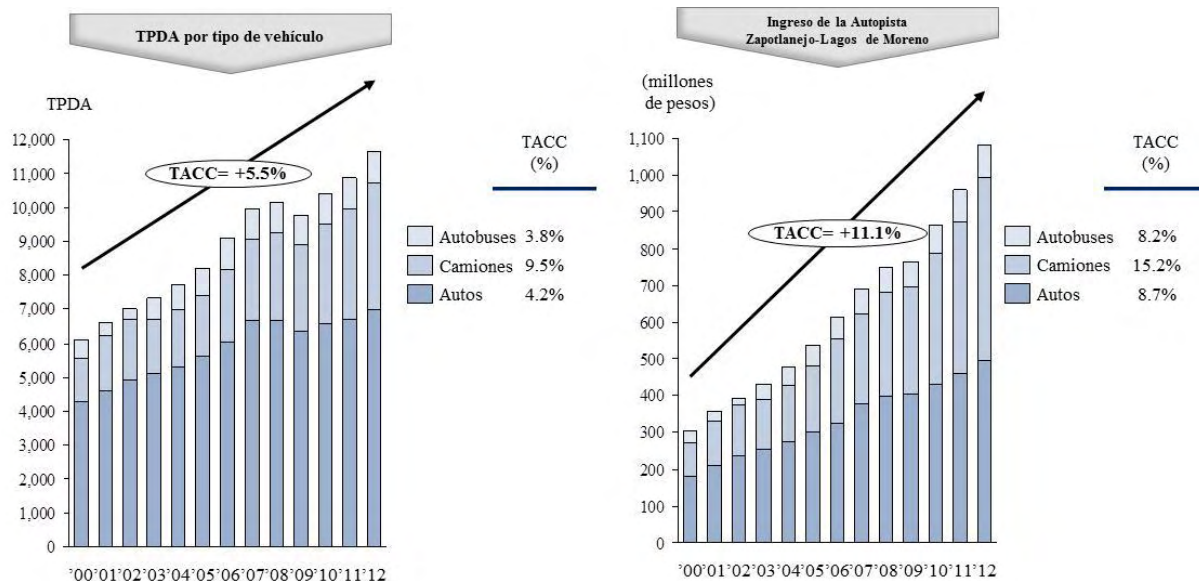
Tarifas

**Tabla 10. Tarifas históricas de la Autopista Maravatío-Zapotlanejo**

Vigencia	Autos	Autobuses	Camiones			INPC
		2-4 ejes	2-4 ejes	5-6 ejes	7-9 ejes	
Ene '08– Ene '09	369	585	574	689	767	86.59
Ene '09– Ene '10	393	624	611	734	817	92.24
Ene '10– Ene '11	413	651	639	766	853	95.54
Ene '11 – Ene '12	431	680	667	800	891	99.74
Ene '12 – Ene '13	447	706	692	831	925	103.55
<b>Total TACC</b>	<b>4.9%</b>	<b>4.8%</b>	<b>4.8%</b>	<b>4.8%</b>	<b>4.8%</b>	<b>4.6%</b>

Autopista Zapotlanejo-Lagos de Moreno.

**Gráfico 9. Tráfico e Ingreso de Zapotlanejo-Lagos de Moreno**



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

### Tráfico e Ingreso<sup>26</sup> de peaje

Esta autopista ha experimentado del 2000 al 2012 un crecimiento en el TPDA a razón de 5.5%. Por su parte, al cierre del 2012, la autopista ha experimentado un crecimiento en el TPDA a razón de 3.2% anual en los últimos ejercicios (2008-2012); 2012 culminó con un flujo vehicular diario promedio de 11,636, un crecimiento de 6.8%, 11.9% y 19.3% contra el cierre de 2011, 2010 y 2009, años en los cuales el flujo vehicular diario promedio se situó en 10,894, 10,400 y 9,752 respectivamente.

El ingreso al cierre de 2012 ha crecido a una TACC de 9.4% en los ejercicios 2008 a 2012; 2012 cerró con \$1,082.0 millones, un crecimiento de 12.9%, 25.0% y 41.2% contra 2011, 2010 y 2009 respectivamente, los cuales se situaron en \$958.7 millones, \$865.7 millones y \$766.4 millones. La autopista Zapotlanejo-Lagos de Moreno representó el 28.9% de los ingresos de toda la red de Autopistas en Operación al cierre de 2012.

### Composición Vehicular

Al cierre del 2012, los autos representan el 60.0%, los camiones el 32.1% y los autobuses el 7.9% del TPDA, continuando la categoría de camiones como la de mejor desempeño en los últimos años pasando del 23.8% del TPDA al cierre de 2007, al 32.1% al cierre de 2012.

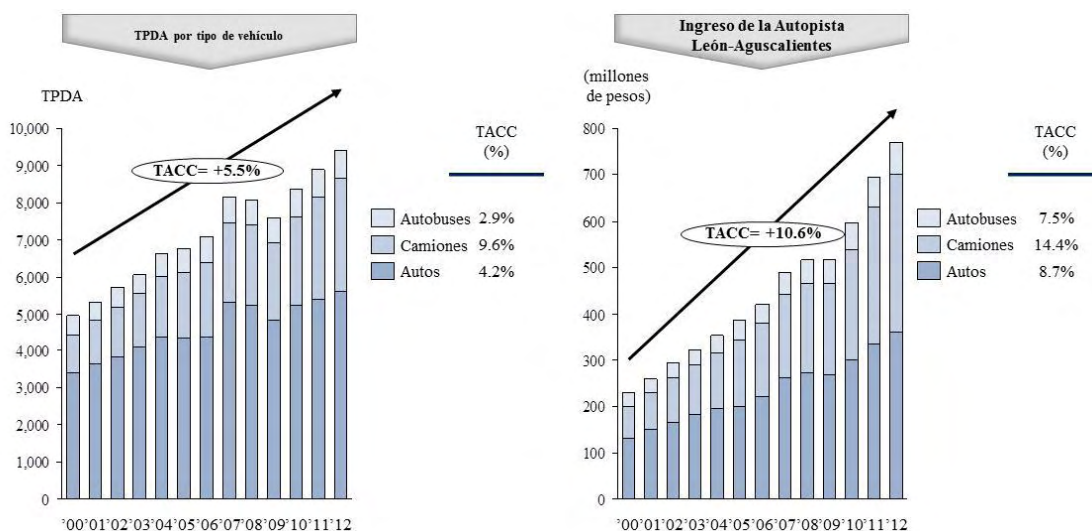
### Tarifas

**Tabla 11. 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	253	250	366	445	86.59		
Ene '09– Ene '10	201	269	266	390	474	92.24		
Ene '10– Ene '11	209	282	279	408	496	95.54		
Ene '11 – Ene '12	218	294	291	426	518	99.74		
Ene '12 – Ene '13	226	305	302	442	538	103.55		
<b>Total TACC</b>	<b>4.7%</b>	<b>4.8%</b>	<b>4.8%</b>	<b>4.8%</b>	<b>4.9%</b>	<b>4.6%</b>		

### Autopista León-Aguascalientes.

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



Esta autopista de cuatro carriles comenzó operaciones en septiembre de 1992; cuenta con 108.2 Km después de que en 2009 se realizó la expansión correspondiente a los últimos 4.3 Km. Conecta los estados de Guanajuato, el

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



norte de Jalisco y Aguascalientes. Guanajuato se encuentra en el centro de la zona industrial de México y juega un papel estratégico en el transporte de carga y de pasajeros a través de México. Así también, este tramo es vía alterna a la interconexión norte Cd. De México-Guadalajara.

Tráfico e Ingreso<sup>27</sup> de peaje

Esta autopista ha experimentado del 2000 al 2012 un crecimiento en el TPDA a razón de 5.5%. Por su parte, al cierre del 2012, la autopista ha experimentado un incremento en el TPDA a razón de 2.9% anual en los últimos ejercicios (2008-2012); 2012 culminó con un flujo vehicular diario promedio de 9,404, un incremento de 5.7%, 12.6% y 23.8% contra el cierre de 2011, 2010 y 2009, años en los cuales el flujo vehicular diario promedio se situó en 8,895, 8,349 y 7,597 respectivamente.

El ingreso al cierre de 2012 ha crecido a una TACC de 9.5% en los ejercicios del 2008 al 2012; 2012 cerró con \$769.9 millones, un crecimiento de 10.5%, 29.1% y 48.7% contra 2011, 2010 y 2009 respectivamente, los cuales se situaron en \$696.6, \$596.2 millones y \$517.7 millones. La autopista León-Aguascalientes representó el 20.5% de los ingresos de toda la red de Autopistas en Operación al cierre de 2012.

Composición Vehicular

Al cierre del 2012, los autos representan el 59.7%, los camiones el 32.4% y los autobuses el 8.0% del TPDA, con el liderazgo sostenido de los camiones, que han tenido el mejor desempeño en los últimos años pasando de un 26.3% del TPDA al cierre de 2007, al 32.4% al cierre del 2012.

Tarifas

**Tabla 12. 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	239	237	312	344	86.59
Ene '09– Ene '10	178	255	253	332	366	92.24
Ene '10– Ene '11	186	267	264	346	384	95.54
Ene '11 – Ene '12	203	290	287	376	418	99.74
Ene '12 – Ene '13	211	301	298	390	434	103.55
<b>Total TACC</b>	<b>6.0%</b>	<b>5.9%</b>	<b>5.9%</b>	<b>5.7%</b>	<b>6.0%</b>	<b>4.6%</b>

<sup>27</sup> Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico



**Tabla 13. Ingreso<sup>28</sup> y tráfico medido en VKT de toda la red de autopistas**

A continuación se muestran la evolución de los ingresos y el tráfico (medido como VKT-Vehículos por kilómetro viajado) para 2012, 2011 y 2010 de forma trimestral por tipo de vehículo:

**Ingresos**

**RCO**

	2010					2011					2012				
	1T	2T	3T	4T	Total	1T	2T	3T	4T	Total	1T	2T	3T	4T	Total
<b>Ingresos (mdp)</b>															
Buses	\$ 59	\$ 60	\$ 64	\$ 66	\$ 249	\$ 66	\$ 73	\$ 84	\$ 87	\$ 310	\$ 85	\$ 89	\$ 94	\$ 93	\$ 361
Trucks	\$ 247	\$ 263	\$ 268	\$ 280	\$ 1,057	\$ 285	\$ 302	\$ 312	\$ 334	\$ 1,233	\$ 342	\$ 356	\$ 369	\$ 384	\$ 1,450
Cars	\$ 415	\$ 407	\$ 448	\$ 454	\$ 1,724	\$ 419	\$ 444	\$ 468	\$ 490	\$ 1,821	\$ 459	\$ 473	\$ 498	\$ 510	\$ 1,940
<b>Total</b>	<b>\$ 721</b>	<b>\$ 731</b>	<b>\$ 779</b>	<b>\$ 799</b>	<b>\$ 3,030</b>	<b>\$ 770</b>	<b>\$ 819</b>	<b>\$ 864</b>	<b>\$ 911</b>	<b>\$ 3,364</b>	<b>\$ 885</b>	<b>\$ 918</b>	<b>\$ 960</b>	<b>\$ 987</b>	<b>\$ 3,750</b>
<b>Ingreso año vs año %</b>															
Buses	3.4%	13.0%	9.7%	9.7%	8.9%	11.9%	20.9%	31.8%	31.9%	24.5%	28.9%	22.2%	11.0%	7.5%	16.5%
Trucks	14.7%	16.0%	15.9%	15.2%	15.4%	15.7%	14.7%	16.4%	19.5%	16.6%	19.8%	17.9%	18.3%	14.8%	17.6%
Cars	10.9%	5.7%	7.1%	3.3%	6.6%	0.8%	9.0%	4.6%	8.0%	5.6%	9.6%	6.6%	6.3%	4.0%	6.5%
<b>Total</b>	<b>11.5%</b>	<b>9.8%</b>	<b>10.2%</b>	<b>7.7%</b>	<b>9.7%</b>	<b>6.8%</b>	<b>12.1%</b>	<b>10.9%</b>	<b>14.0%</b>	<b>11.0%</b>	<b>15.0%</b>	<b>12.1%</b>	<b>11.1%</b>	<b>8.3%</b>	<b>11.5%</b>

**VKT**

**RCO**

	2010					2011					2012				
	1T	2T	3T	4T	Total	1T	2T	3T	4T	Total	1T	2T	3T	4T	Total
<b>VKT</b>															
Buses	30	31	33	35	129	33	36	43	44	156	41	43	46	45	176
Trucks	100	106	108	113	427	109	115	118	128	470	127	131	135	141	533
Cars	317	309	339	344	1308	303	321	338	355	1317	321	328	345	356	1350
<b>Total</b>	<b>448</b>	<b>446</b>	<b>480</b>	<b>491</b>	<b>1,865</b>	<b>446</b>	<b>472</b>	<b>499</b>	<b>526</b>	<b>1,943</b>	<b>489</b>	<b>502</b>	<b>525</b>	<b>542</b>	<b>2,059</b>
<b>VKT año vs año %</b>															
Buses	(-3.8%)	7.7%	4.3%	6.0%	3.5%	8.4%	15.9%	29.1%	26.8%	20.4%	25.7%	19.7%	7.0%	3.5%	12.9%
Trucks	8.0%	10.5%	10.1%	9.8%	9.6%	9.1%	8.2%	9.3%	13.5%	10.1%	16.0%	13.4%	14.0%	10.7%	13.4%
Cars	3.5%	1.3%	2.8%	-1.2%	1.5%	-4.4%	4.0%	-0.2%	3.3%	0.7%	5.9%	2.3%	2.2%	0.2%	2.5%
<b>Total</b>	<b>3.9%</b>	<b>3.8%</b>	<b>4.5%</b>	<b>1.6%</b>	<b>3.4%</b>	<b>(0.5)%</b>	<b>5.8%</b>	<b>3.9%</b>	<b>7.3%</b>	<b>4.2%</b>	<b>9.8%</b>	<b>6.3%</b>	<b>5.4%</b>	<b>3.0%</b>	<b>6.0%</b>

**Ingresos por Autopista**

**RCO**

	2010					2011					2012				
	1T	2T	3T	4T	Total	1T	2T	3T	4T	Total	1T	2T	3T	4T	Total
<b>Ingresos (mdp)</b>															
Gdl - Zap	\$ 122.4	\$ 121.3	\$ 125.9	\$ 128.9	\$ 498.4	\$ 121.3	\$ 125.6	\$ 129.4	\$ 134.7	\$ 511.1	\$ 130.6	\$ 132.6	\$ 136.2	\$ 137.4	\$ 536.8
Mar - Zap	\$ 280.3	\$ 259.2	\$ 270.2	\$ 280.0	\$ 1,069.7	\$ 262.1	\$ 285.3	\$ 309.5	\$ 340.6	\$ 1,197.5	\$ 328.1	\$ 331.0	\$ 342.3	\$ 360.2	\$ 1,361.6
Zap - Lagos	\$ 201.0	\$ 208.6	\$ 227.8	\$ 228.3	\$ 865.8	\$ 222.6	\$ 236.3	\$ 248.9	\$ 250.8	\$ 958.7	\$ 247.8	\$ 265.0	\$ 286.3	\$ 282.9	\$ 1,082.0
Leo - Ags	\$ 137.1	\$ 141.7	\$ 155.4	\$ 162.0	\$ 596.2	\$ 163.9	\$ 171.7	\$ 176.3	\$ 184.7	\$ 696.6	\$ 178.9	\$ 189.8	\$ 195.1	\$ 206.1	\$ 769.9
<b>Total</b>	<b>\$ 721</b>	<b>\$ 731</b>	<b>\$ 779</b>	<b>\$ 799</b>	<b>\$ 3,030</b>	<b>\$ 770</b>	<b>\$ 819</b>	<b>\$ 864</b>	<b>\$ 911</b>	<b>\$ 3,364</b>	<b>\$ 885</b>	<b>\$ 918</b>	<b>\$ 960</b>	<b>\$ 987</b>	<b>\$ 3,750</b>
<b>Ingreso año vs año %</b>															
Gdl - Zap	5.6%	2.1%	1.9%	1.4%	2.7%	(0.9)%	3.6%	2.8%	4.5%	2.5%	7.6%	5.5%	5.2%	2.0%	5.0%
Mar - Zap	13.6%	8.2%	8.0%	2.5%	7.8%	0.7%	10.1%	14.5%	21.7%	11.9%	25.2%	16.0%	10.6%	5.8%	13.7%
Zap - Lagos	12.8%	13.1%	13.3%	12.7%	13.0%	10.7%	13.3%	9.3%	9.9%	10.7%	11.3%	12.1%	15.0%	12.8%	12.9%
Leo - Ags	11.2%	15.2%	17.3%	16.6%	15.2%	19.6%	21.2%	13.4%	14.0%	16.8%	9.1%	10.6%	10.6%	11.6%	10.5%
<b>Total</b>	<b>11.5%</b>	<b>9.8%</b>	<b>10.2%</b>	<b>7.7%</b>	<b>9.7%</b>	<b>6.8%</b>	<b>12.1%</b>	<b>10.9%</b>	<b>14.0%</b>	<b>11.0%</b>	<b>15.0%</b>	<b>12.1%</b>	<b>11.1%</b>	<b>8.3%</b>	<b>11.5%</b>

**VKT por Autopista**

**RCO**

	2010					2011					2012				
	1T	2T	3T	4T	Total	1T	2T	3T	4T	Total	1T	2T	3T	4T	Total
<b>VKT</b>															
Zap - Gdl	75	72	76	78	301	70	71	75	77	292	71	71	73	75	290
Mar - Zap	194	191	202	209	795	186	201	215	237	840	219	219	227	239	905
Zap - Lagos	106	108	120	119	452	110	117	123	123	473	116	124	134	132	507
Leo - Ags	74	75	82	86	317	80	83	86	89	338	84	88	91	96	358
<b>Total</b>	<b>448</b>	<b>446</b>	<b>480</b>	<b>491</b>	<b>1,865</b>	<b>446</b>	<b>472</b>	<b>499</b>	<b>526</b>	<b>1,943</b>	<b>489</b>	<b>502</b>	<b>525</b>	<b>542</b>	<b>2,059</b>
<b>VKT año vs año %</b>															
Zap - Gdl	(2.4)%	(5.6)%	(5.2)%	(5.4)%	(4.7)%	(6.9)%	(1.3)%	(2.0)%	(1.4)%	(2.9)%	1.6%	(0.4)%	(2.1)%	(1.9)%	(0.7)%
Mar - Zap	5.0%	3.4%	4.0%	-1.8%	2.5%	-4.2%	5.4%	6.8%	13.7%	5.6%	17.6%	9.0%	5.6%	0.9%	7.7%
Zap - Lagos	6.0%	6.8%	7.1%	6.6%	6.6%	4.2%	8.1%	3.1%	3.9%	4.8%	5.8%	6.1%	9.1%	7.2%	7.1%
Leo - Ags	5.1%	10.9%	12.2%	11.1%	9.9%	8.8%	10.4%	3.7%	4.1%	6.5%	4.5%	6.1%	6.0%	6.8%	6.0%
<b>Total</b>	<b>3.9%</b>	<b>3.8%</b>	<b>4.5%</b>	<b>1.6%</b>	<b>3.4%</b>	<b>(0.5)%</b>	<b>5.8%</b>	<b>3.9%</b>	<b>7.3%</b>	<b>4.2%</b>	<b>9.8%</b>	<b>6.3%</b>	<b>5.4%</b>	<b>3.0%</b>	<b>6.0%</b>

<sup>28</sup> Ingresos de peaje por concesión netos de costo de peaje electrónico

## II.2.1.2 CONIPSA

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

La carretera Irapuato – La Piedad es un tramo de la carretera federal libre de peaje de 73.5 Km. que está localizada en los Estados de Guanajuato y Michoacán en México, dichos Estados aportan aproximadamente el 6.3% del PIB<sup>29</sup> y cuentan con el 8.8% de la población nacional<sup>30</sup>. Este tramo carretero conecta a las ciudades de Irapuato, Guanajuato y La Piedad, las cuales tienen importantes vínculos económicos con los municipios de La Barca y Ocotlán en el Estado de Jalisco, con Zamora y Jacona de Plancarte en el Estado de Michoacán y con Salamanca y Celaya en el Estado de Guanajuato.

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

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

Para el año 2012 el TPDA fue de 19,522 vehículos, mientras que para el año 2011 el TPDA fue de 19,684, lo que muestra un decrecimiento de 8.2%.

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

### Esquema 3. Mapa del tramo Irapuato – La Piedad



<sup>29</sup> Dato obtenido con la última información disponible del PIB por Entidad Federativa en el Banco de Información Económica del INEGI (BIE).

<sup>30</sup> Obtenido del último censo INEGI 2010

### II.2.1.3 COVIQSA

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

El tramo carretero objeto de la Concesión COVIQSA está localizado en los Estados de Querétaro y Guanajuato en México, en conjunto estos Estados contribuyen aproximadamente con el 5.8% del PIB de México<sup>31</sup>. Esta ruta es utilizada constantemente para el transporte de mercancías entre las ciudades de Irapuato, Salamanca, Celaya y Querétaro, cuyos respectivos Estados cuentan con el 6.5% de la población nacional<sup>32</sup>.

Este tramo carretero forma parte importante del corredor del Bajío, une de este a oeste a la ciudad de Querétaro e Irapuato y junto con CONIPSA dan paso vehicular a gran número de transportistas que realizan actividades comerciales en las ciudades de Querétaro, Irapuato y La Piedad, además de regiones como el norte de León, el sur de Morelia, el occidente de Guadalajara y el oriente de la Ciudad de México.

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

Para el año 2012 el TPDA fue de 33,839 vehículos, mientras que para el año 2011 el TPDA fue de 33,951, lo que muestra un decrecimiento de 3.3%.

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

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



<sup>31</sup> Dato obtenido con la última información disponible del PIB por Entidad Federativa en el Banco de Información Económica del INEGI (BIE).

<sup>32</sup> Obtenido del último censo INEGI 2010.

## **II.2.2. Canales de Distribución**

### **II.2.2.1 Promoción de la red de autopistas como una mejor opción frente a otras vías.**

RCO ha implementado una estrategia dirigida a incrementar los ingresos de peaje por concesión, crear soluciones que beneficien a los usuarios de las autopistas en operación y promover las autopistas para generar mayor tráfico; para ello la Compañía está trabajando en varias iniciativas, algunas de las cuales se describen en las siguientes subsecciones.

Las iniciativas de mercadotecnia incluyen campañas publicitarias ampliamente enfocadas a potenciales usuarios de las autopistas en operación, así como campañas dirigidas a usuarios específicos.

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

Se han desarrollado actividades de comunicación tanto a través de medios masivos como de medios directos, con el propósito de dar a conocer la vía y sus beneficios para quien circula por ella. Las dos actividades principales han sido campañas de publicidad y promoción y la comunicación directa con el usuario a través de la atención telefónica y de la página web.

Campañas de publicidad y promoción. El objetivo principal de las campañas de publicidad y promoción es aumentar la conciencia y reconocimiento de la ruta "Arco Norte" con el fin de incentivar a los usuarios de rutas alternativas dentro de la ciudad de México – corredor de Morelia/Guadalajara a utilizar la autopista Maravatío-Zapotlanejo en su lugar.

El último segmento de Arco Norte (Jilotepec-Atzacmulco) inició operaciones en mayo de 2011 y tiene especial relevancia para nuestra red porque conecta de forma más rápida y eficiente las Autopistas con el Sureste del país y con la Ciudad de México. El Arco Norte parte de San Martín Texmelucan, en Puebla, y rodea por el Norte la zona metropolitana de la Ciudad de México, conectando con la autopista México-Querétaro y finalizando en Atzacmulco. Tomando la autopista Atzacmulco-Maravatío, se continúa por la autopista Maravatío-Zapotlanejo de RCO para llegar a Guadalajara de la forma más rápida.

Durante 2012, como resultado de un acuerdo de licencia con Warner Brothers para utilizar algunos de sus personajes y resaltando los beneficios de la velocidad, seguridad y eficiencia en costos de la ruta Arco Norte-Maravatío-Zapotlanejo se comenzó una campaña de publicidad. Esta campaña consistió entre otras cosas, la creación de volantes que fueron repartidos en centros comerciales, centros de recreación así como en la caseta de peaje de Tepoztlán, que se encuentra en la salida de la Ciudad de México hacia Querétaro.

Adicionalmente, hemos promocionado nuestro Servicio de Asistencia Vial, denominado "Ángeles Viacorta", mediante folletos informativos a lo largo de nuestra vía, a través de inserciones de prensa y en la web.

Comunicación directa con el usuario (Centro de Atención Telefónica, Página. Web). Actualmente se ofrecen distintas posibilidades de comunicación 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. Los principales canales de comunicación son la página web [www.redviacorta.mx](http://www.redviacorta.mx) y el número de atención telefónica 01-800-276-7445, además de los buzones de sugerencias ubicados en las plazas de cobro.

Para RCO es importante recibir la retroalimentación del usuario acerca de la calidad del servicio prestado. Con ese fin se ejecuta anualmente un estudio de "evaluación de experiencia de servicios".

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

Como se comentó previamente, RCO gestiona iniciativas de mercadotecnia y comunicación enfocada a la demografía del usuario específico, incluyendo autobuses, camiones (de carga media y carga pesada), así como consultores logísticos. Dichas iniciativas incluyen actividades como lo son la presencia en expos sectoriales, reuniones de trabajo organizadas de forma directa por RCO o bien a través de asociaciones y cámaras de la industria del autotransporte, e incluso acciones de mercadeo directo vía correo electrónico e Internet.

Entre las actividades específicas desarrolladas en 2012 para este grupo se puede mencionar:

- Promoción directa de la vía a través de una fuerza de ventas especializada y conocedora de las necesidades de las empresas de autotransporte.

- Desarrollo de nuevos productos, representados por la posibilidad de nuevas y más eficientes formas de pago que permitan una fácil administración de gastos a compañías de transporte.
- Campañas de comunicación directa con compañías transportistas y asociaciones especializadas en el sector de autotransporte.
- Campaña de publicidad tanto en la revista de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (“CANACAR”), carteles, así como publicidad por correo electrónico (“blitzes”) utilizando los personajes de Warner Brothers autorizados por la licencia respectiva.

### II.2.2.2 Programa de Señalización Inductiva

El programa de señalamiento inductivo tiene como propósito incrementar la captura de tráfico por parte de 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 la red RCO.

Esta actividad es de alta relevancia, especialmente ante la existencia de vías alternas que tradicionalmente han conectado poblaciones dentro del territorio que cubre la concesión, además de ser factor para que la SCT otorgue el estatus de “vía preferente” a las Autopistas bajo el Título de Concesión FARAC I.

Al día de hoy se han colocado más de cuatrocientas señales en los estados de Jalisco, México, Guanajuato, Querétaro, Aguascalientes, Michoacán y en el Distrito Federal.

Dado el dinamismo de rehabilitación de vías por parte de SCT y otras concesionarias, este programa presenta continuamente oportunidades de mejora. Es por ello que se realiza una revisión periódica al parque de señales instalado para asegurar que cada una de ellas se mantiene en un estado óptimo de conservación. Así también, se realiza un constante monitoreo para identificar y ejecutar cualquier oportunidad puntual para mejorar la cantidad y calidad de dicha señalización.

### II.2.2.3 Mejora de Servicios en las Autopistas

RCO se ha enfocado en incrementar los servicios en las autopistas y en mejorar la calidad e imagen de los existentes.

- Servicios en el camino: durante 2012 se comenzó la segunda fase del plan de desarrollo de servicios conexos, la cual trajo consigo la mayor cifra hasta la fecha de ingreso por servicios auxiliares; esta segunda fase tiene como objetivo incrementar la variedad y calidad en la oferta de servicios al usuario. Con este objetivo, RCO comenzó la operación directa de franquicias, aprovechando el conocimiento que tiene del mercado que integran los usuarios de autopistas y carreteras en general. Al cierre de 2012, se cuenta con un restaurante propio y dos restaurantes ajenos bajo la marca “Subway” y se tienen ya en operación 16 tiendas de conveniencia “Oxígeno” en zonas de descanso ubicadas junto a las plazas de cobro. Se sigue trabajando en el desarrollo de estaciones de servicio y paradores adicionales; durante 2012 se inauguró el parador llamado “La Arteza” en el tramo Zapotlanejo–Guadalajara. RCO continuará aprovechando las oportunidades que existen en sus vías concesionadas para incrementar la variedad de la oferta de servicios al usuario, aún con un potencial significativo, al tiempo que incrementa sus ingresos por servicios auxiliares.

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

- Ángeles Viacorta: como un servicio distintivo de las autopistas RCO frente a otras concesiones, se ha introducido el Servicio de Asistencia Vial “Ángeles Viacorta”. Patrullas de un característico color rojo que las distingue recorren las autopistas de forma continua para prestar auxilio vial gratuito a cualquier usuario que lo requiera. Las patrullas cuentan con equipamiento mecánico completo y el equipo humano de “Ángeles Viacorta” está integrado por mecánicos calificados que prestan apoyo en sitio al usuario o le ayudan a trasladar su vehículo en caso de que sea precisa una reparación mayor.

## Esquema 5. Ejemplo de comunicación de “Ángeles Viacorta”



Fuente: RCO

- **Facturación electrónica:** la implementación y mejora continua al sistema permite a los usuarios cumplir las regulaciones fiscales, realizando la facturación y consecuente deducción fiscal con el pago de peaje en efectivo. Como ejemplos de mejora se encuentra el poder registrar varios tickets en una sola factura y así reducir la carga administrativa del proceso.

### II.2.3. Patentes, Licencias, Marcas y otros Contratos

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

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

#### **II.2.4. Principales Clientes**

RCO no cuenta con clientes con presencia significativa en los ingresos totales, debido a estar pulverizado entre 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.

RCO es contribuyente del ISR, el Impuesto Empresarial a Tasa Única, Impuesto a los Depósitos en Efectivo, el IVA, conforme a los términos de las leyes respectivas. RCO no se beneficia de subsidio fiscal alguno ni está sujeta al pago de otros impuestos especiales.

RCO es una SAB de conformidad con la LMV y la Circular Única de Emisoras.

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

#### **II.2.6 Recursos Humanos**

El personal de RCO es contratado como personal de confianza por medio de su subsidiaria, Prestadora de Servicios RCO, S. de R.L. de C.V. y al 31 de diciembre de 2012 cuenta con 53 empleados, que en comparación con cifras al 31 de diciembre de 2011, representa un incremento de 13 empleados, este incremento es derivado de la consolidación del equipo en áreas significativas para acelerar el desarrollo de los objetivos, promover el crecimiento y atacar futuros retos. Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2012, la operadora (ICA Infraestructura) cuenta con 584 empleados para la operación de FARAC I y 184 empleados para la operación y mantenimiento de CONIPSA y COVIQSA.

#### **II.2.7. Desempeño Ambiental**

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

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



### Actividades de operación y mantenimiento

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

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

- a) Manejo de residuos. Por medio de este programa se separan y disponen adecuadamente los residuos que se generan en las actividades internas, o bien de los residuos recolectados sobre los diferentes tramos carreteros de la concesión, como parte de la limpieza rutinaria.
- b) Uso y consumo de agua. El proyecto RCO cuenta actualmente con nueve plantas de tratamiento de agua, las cuales se encuentran en cumplimiento con la legislación NOM-003-ECOL-1997 ya que se realizan análisis trimestrales a la calidad del agua tratada cumpliendo con la Norma NOM-001-SEMARNAT-1996, que establece los límites máximos permisibles de contaminantes en las descargas de aguas tratadas.

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

El contratista ICA, es el responsable de asegurar que todos los trabajos de construcción dentro de la Concesión FARAC I cuenten con los requerimientos legales y contractuales en los aspectos ambientales durante las etapas de planeación y ejecución. Cada obra nueva se entrega con:

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

## **II.2.8. Información del Mercado**

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

- (i) Autopista Guadalajara-Zapotlanejo. En la red federal esta autopista compite directamente con la carretera federal libre número 79, Lagos de Moreno-Guadalajara, en el tramo que va de Zapotlanejo a Guadalajara.
- (ii) Autopista Maravatío-Zapotlanejo. En la red federal esta autopista compite directamente con: (i) la carretera federal libre número 115 en su tramo Morelia-Zitácuaro-Toluca-Cd. de México, (ii) la carretera federal libre número 35, Santa Rosa-La Barca, y (iii) la carretera federal libre número 90 en sus tramos Irapuato-La Piedad y La Piedad-Zapotlanejo. En adición a lo anterior, esta autopista enfrenta competencia indirecta, con los tramos de líneas férreas de las concesiones Pacífico Norte y Noroeste, respectivamente operadas por Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V. y Kansas City Southern México.
- (iii) Autopista Zapotlanejo-Lagos de Moreno. En la red federal esta autopista compite directamente con la carretera federal libre número 80, Lagos de Moreno-Guadalajara. En adición a lo anterior, esta autopista enfrenta competencia indirecta, con los tramos de líneas férreas de la concesión Pacífico Norte operada por Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V.
- (iv) Autopista León-Aguascalientes. En la red federal esta autopista compite directamente con la carretera federal libre número 45, en su tramo León-Aguascalientes. En adición a lo anterior, esta autopista enfrenta competencia indirecta, paralela con la línea férrea de la concesión Pacífico Norte operada por Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V., en el tramo comprendido entre León y Aguascalientes.



## II.2.9. Estructura Corporativa

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

1. CONIPSA
2. COVIQSA
3. Prestadora de Servicios RCO, S. de R.L. de C.V.- Prestación de servicios administrativos
4. RCO Carreteras, S. de R.L. de C.V. – Tenedora de Acciones

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

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

## 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 y el Título de Concesión COVIQSA, así como los Contratos PPS. A continuación se detallan aspectos relevantes sobre el estado que guardan tanto las Autopistas como los Tramos Carreteros Libres al 31 de diciembre de 2012<sup>33</sup>.

### Estado de las autopistas

#### Trabajos de rehabilitación FARAC I

Al 31 de diciembre de 2012, continúa el mantenimiento mayor del tramo Maravatío - Zapotlanejo, Zapotlanejo - Guadalajara, Zapotlanejo - Lagos de Moreno en la segunda etapa de trabajos de rehabilitación a las autopistas en operación. Asimismo, continúa la tercera etapa de rehabilitación del tramo León - Aguascalientes. La inversión acumulada desde el inicio de la concesión es de \$2,594.2 millones de Pesos<sup>34</sup>, los cuales han sido pagados con las Líneas de Crédito de Gastos de Capital; estos trabajos elevaron el nivel de servicio a los usuarios para cumplir con los requerimientos técnicos establecidos en el Título de Concesión FARAC I.

A su vez, dichas obras de rehabilitación forman parte del plan de conservación de largo plazo que consiste en términos generales en la recuperación y estabilización de las carpetas asfálticas así como la rehabilitación de la señalización horizontal y vertical.

#### Obras de Ampliación FARAC I

De conformidad con el Título de Concesión FARAC I, RCO está obligada a llevar todos los actos necesarios a fin de construir hasta su conclusión, las Obras de Ampliación en los términos y con las características previstas. La Tabla 14 muestra el estatus de las Obras de Ampliación:

<sup>33</sup> Para detalle sobre la localización, tamaño y antigüedad de las autopistas, se puede referir a la Sección II.2.1.

<sup>34</sup> Total pagado en trabajos de rehabilitación sin IVA en Pesos nominales; no incluye pagos para Obras de Ampliación.

**Tabla 14. Estatus de las Obras de Ampliación**

PROYECTO	FECHA DE INICIO	FECHA DE TERMINACIÓN	ESTATUS
El Desperdicio II-Santa María de Enmedio - Km 19 construcción(38 km) (Obra de Ampliación 1)	oct-12	feb-14	En proceso
Zacapu / Maravatío – Zapotlanejo (16 km) (Obra de Ampliación 2)	Liberación del derecho de vía pendiente por parte de la SCT, fecha estimada de terminación 18 meses después de recibido éste.		
El Desperdicio - Lagos de Moreno – renovación (112 km) (Obra de Ampliación 3)	jun-09	ene-10	Terminada
León - Aguascalientes - renovación de una vía (16 km) (Obra de Ampliación 4)	jun-09	dic-09	Terminada
Guadalajara-Zapotlanejo – Construcción de dos carriles laterales en cada uno de los sentidos desde el Km 21+000 al 25+500 (10 km) (Obra de Ampliación 5)	sep-11	jun-12	Terminada
Guadalajara - Zapotlanejo – reforzamiento del puente Fernando Espinosa (Obra de Ampliación 6)	oct-12	jul-13	En proceso
Guadalajara - Zapotlanejo – construcción del tercer carril en la vía A, desde el Km 10+650 al km 20+840 (12 km) (Obra de Ampliación 7)	jun-12	feb-13	Terminada
Guadalajara - Zapotlanejo - El Vado I Km 11+100 & El Vado II Km 12+900 construcción de retorno (Obra de Ampliación 8)	oct-12	jun-13	En proceso
Guadalajara - Zapotlanejo – construcción de tercer carril desde Km 21+000 al Km 26+000. (20 km) (Obra de Ampliación 9)	feb-11	jun-12	Terminada
Guadalajara – Zapotlanejo construcción de carriles libres de peaje entre Arroyo de En medio y Tonalá (8km). (Obra de ampliación 10)	dic-12	dic-13	En proceso

En lo relativo a la inversión en Obras de Ampliación, al 31 de diciembre de 2012 se ha invertido un monto total acumulado desde el inicio de la Concesión FARAC I de \$1,061.0<sup>35</sup> millones.

Dentro de la inversión en Obras de Ampliación se consideran pagos para la liberación de derecho de vía, cuyo desembolso al 31 de diciembre de 2012 fue de \$42.5 millones, relativo a las Obras de Ampliación 1 y 2<sup>36</sup>. Estos recursos se dispusieron del efectivo inicial de \$50.0 millones establecido en el Título de Concesión FARAC I para tal concepto, constituido en el Fideicomiso de Obras de Ampliación fondeado inicialmente con \$1,500.0 millones de Pesos.

La Tabla 15 detalla la inversión tanto en trabajos de rehabilitación como en Obras de Ampliación realizados desde el inicio de la Concesión FARAC I:

<sup>35</sup> Monto sin IVA.

<sup>36</sup> De conformidad con la tabla 15.

**Tabla 15. Inversión acumulada (cifras en miles de pesos)**

INVERSIONES	2012	2011	2010	2009	2008	ACUMULADO
<b>Obras de Ampliación</b>	316,572.2	117,631.3	218,185.5	366,047.7	43,090.5	1,061,527.2
1. Obra.	313,906.2	112,531.9	207,644.6	341,885.1	43,090.5	1,019,058.3
2. Liberación Derecho de Vía	2,666.0	5,099.4	10,540.9	24,162.6	-	42,468.9
<b>Trabajos de Rehabilitación/Mantenimiento mayor</b>	297,327.0	300,478.0	786,994.0	847,144.0	362,309.0	2,594,252.0
<b>TOTAL</b>	<b>613,899.2</b>	<b>418,109.3</b>	<b>1,005,179.5</b>	<b>1,213,191.7</b>	<b>405,399.5</b>	<b>3,655,779.2</b>

\*Sin IVA

#### Trabajos de Rehabilitación CONIPSA y COVIQSA

Los trabajos de Rehabilitación en los proyectos de CONIPSA y COVIQSA forman parte del alcance de la Operación, el Mantenimiento y la Conservación rutinaria y por tanto se realizan de forma continua.

#### Modernización CONIPSA y COVIQSA

Tanto en CONIPSA como COVIQSA, la modernización de los tramos respectivos forma parte de las obligaciones contenidas en sus respectivos Títulos de Concesión y Contratos PPS. Dichos trabajos ya han sido ejecutados y terminados de conformidad con el programa de desarrollo de capacidad carretera establecido por la SCT en el Contrato PPS y la concesionaria ha recibido la certificación correspondiente por parte de la SCT.

#### **Seguros**

##### FARAC I

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

1. *Seguros durante la construcción de las Obras de Ampliación:*
  - a. Obra civil en construcción.
  - b. Responsabilidad civil en construcción.
  - c. Transporte de mercancías.
  
2. *Seguros durante la operación, explotación, conservación y mantenimiento de las Autopistas en Operación.*
  - a. Obra civil terminada.
  - b. Responsabilidad civil de la concesionaria y del usuario.

Al 31 de diciembre de 2012, todos los seguros anteriores se encuentran contratados y vigentes.

##### CONIPSA

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

##### COVIQSA

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

## **Medidas ambientales que afectan la utilización de los activos**

RCO ha estado en todo momento en cumplimiento de la legislación que le aplica en materia ambiental. Mayor detalle en la sección II.2.7 del presente Reporte Anual.

## **Activos en garantía**

Como se mencionó previamente, como parte integrante del financiamiento con el que cuenta RCO, se creó una prenda en primer grado de prelación sobre todos sus bienes tangibles e intangibles (excluyendo los derechos derivados del Título de Concesión FARAC I, los derechos derivados del Contrato de Operación y otros activos o derechos transferidos o a ser transferidos conforme al Contrato de Fideicomiso de los Acreedores Preferentes y el fideicomiso de las Obras de Ampliación) en donde sea que se encuentre localizado, existentes o adquiridos posteriormente. Así también, cada una de las partes del Consorcio y los Accionistas se encuentran vinculadas a las garantías existentes conforme a los documentos de crédito y se encuentran obligados a otorgar prenda sobre sus acciones, ya sean existentes o futuras, a favor de los Acreedores Preferentes. Las acciones otorgadas en prenda representan el 100.0% del capital social de RCO.

## **Características generales de los Créditos Preferentes de RCO**

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

### **II.2.11. 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 notificado de algún procedimiento judicial, administrativo o arbitral del que sea parte, ni tiene algún procedimiento legal pendiente.

Con respecto al derecho de vía de las Autopistas, se encuentran en proceso juicios civiles ordinarios y juicios de Amparo relacionados con permisos de acceso a las Autopistas; actualmente los procedimientos se encuentran en trámite.

Con respecto al curso ordinario de las operaciones de RCO, se encuentran en proceso juicios civiles ordinarios relacionados con contratos de construcción; actualmente algunos procedimientos se encuentran en trámite, los cuales, a juicio de la Concesionaria, no son susceptibles ni en lo individual ni en conjunto de resultar en un efecto adverso para su negocio, operaciones, resultados, flujo de efectivo o situación financiera.

En el curso ordinario de sus operaciones, RCO es susceptible de ser demandado por asuntos laborales por sus empleados o directivos.

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

### **II.2.12. Acciones Representativas del Capital Social**

Anualmente se celebra la Asamblea General Ordinaria dentro de los cuatro meses siguientes al cierre de cada ejercicio social, en donde se aprueba la información financiera y los resultados de operación del ejercicio social de que se trate y determina expresamente el número de las acciones representativas del capital social mínimo fijo al término de cada periodo anual.

A continuación se muestra la evolución del Capital Social en los últimos tres ejercicios:

#### Capital social en el ejercicio 2010

Mediante asamblea general extraordinaria de accionistas de fecha 26 de abril de 2010 se aprobó la reforma del artículo sexto de los estatutos sociales de RCO, en el cual se establece que el capital mínimo fijo sin derecho a retiro será de \$50,000.00, el cual a la fecha se encuentra íntegramente suscrito y pagado, y está representado por acciones Serie A, ordinarias, nominativas, sin expresión de valor nominal.

Así también, en el ejercicio 2010, mediante asamblea general extraordinaria y ordinaria de accionistas de fecha 8 de septiembre de 2010 se realizaron las siguientes modificaciones: (i) mediante asamblea extraordinaria se convirtieron 5,393 acciones serie A representativas del capital variable íntegramente suscritas y pagadas propiedad de CONOISA, en acciones representativas de la parte fija y, (ii) mediante asamblea ordinaria se aprobó

el aumento del capital social en su parte variable hasta por 2,415,730,337 acciones serie A y 1,129,857,109 acciones serie B; la totalidad de dichas acciones se mantuvieron depositadas en la tesorería de la sociedad hasta en tanto fueron suscritas y pagadas por los accionistas de RCO, quienes ejercieron su derecho de suscripción preferente (más detalle en la siguiente sección de Capital Social en el ejercicio 2011).

Al cierre del ejercicio 2010, el Capital Social de RCO se encontraba distribuido conforme a la Tabla 16 siguiente:

**Tabla 16. Capital Social RCO vigente al 31 de diciembre de 2010**

Accionista	Acciones			Total A + B
	Fijas A	Variables A	Serie B	
CICASA	50	18,186,499		18,186,549
CONOISA	15,343	3,619,108,008		3,619,123,351
GS Global Infrastructure Partners I, LP	1	1,819		1,820
GS Infrastructure Advisors 2006, L.L.C.,	1	1,819		1,820
Matador Infra BV (antes Zwinger Opco 1 BV)	39,998	14,549,195,965		14,549,235,963
Fideicomiso Emisor 661 (BNYMELLON)			8,506,000,000	8,506,000,000
<b>TOTAL ACTUAL SUSCRITO Y PAGADO</b>	<b>55,393</b>	<b>18,186,494,110</b>	<b>8,506,000,000</b>	<b>26,692,549,503</b>
<b>AUMENTO CAPITAL SOCIAL AUTORIZADO</b>		<b>2,415,730,337</b>	<b>1,129,857,109</b>	<b>3,545,587,446</b>
<b>TOTAL CAPITAL SOCIAL AUTORIZADO</b>			<b>30,238,136,949</b>	<b>30,238,136,949</b>

Capital social en el ejercicio 2011

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

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

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

Al cierre del ejercicio 2011, el capital social de RCO se encontraba distribuido conforme a la Tabla 17 siguiente:

**Tabla 17. Acciones RCO al 31 de diciembre de 2011**

Accionista	Acciones			
	Antes de adquisición	Suscritas y pagadas de adquisición	Total suscritas y pagadas	Suscritas no pagadas de adquisición
	Serie A + B	Serie A + B	Serie A + B	
CICASA	18,186,549	-	18,186,549	
CONOISA	3,619,123,351	1,741,572,900	5,360,696,251	393,258,400
GS Global Infrastructure Partners I, LP	1,820	-	1,820	
GS Infrastructure Advisors 2006, LLC.	1,820	-	1,820	
Matador Infra BV (antes Zwinger Opco IBV)	14,549,235,963	177,264,100	14,726,500,063	
Fideicomiso Emisor 661 (BNYMELLON)	8,506,000,000	103,634,800	8,609,634,800	
<b>TOTAL</b>	<b>26,692,549,503</b>	<b>2,022,471,800</b>	<b>28,715,021,303</b>	<b>393,258,400</b>

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

### Capital social en el ejercicio 2012

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

Al cierre del ejercicio 2012, el capital social de RCO se encontraba distribuido conforme a las Tabla 18 siguiente:

**Tabla 18. Acciones RCO al 31 de diciembre de 2012**

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

El capital social de RCO puede ser suscrito y pagado tanto por personas mexicanas como por personas extranjeras, de conformidad con la legislación aplicable; en el entendido, sin embargo, que bajo ninguna circunstancia Gobiernos o Estados extranjeros podrán participar en el mismo.

### **II.2.13. Dividendos**

RCO no ha decretado dividendo alguno desde el inicio de sus operaciones. Para poder decretar dividendos, RCO debe atenerse a su política de dividendos, aprobada mediante resoluciones unánimes de fecha 24 de septiembre de 2009, la cual estipula 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 importe la quinta parte del capital social.
7. Una vez cumplidos los lineamientos anteriores, siempre y cuando se cuente con (i) efectivo excedente, según dicho término se define en los Documentos del Financiamiento que la sociedad mantiene a su cargo en la fecha de adopción de las políticas o, (ii) con recursos líquidos o excedentes de efectivo, en caso de que dichos documentos hayan dejado de estar en vigor (en lo sucesivo, para efectos de esta sección, cualesquiera de los conceptos bajo los incisos (i) o (ii) anteriores, el "Efectivo Líquido Disponible"), la asamblea de accionistas decretará el pago de dividendos por cuando menos el 85.0% de dicho Efectivo Líquido Disponible, salvo en aquellos casos en que la Asamblea de Accionistas y/o el Consejo de Administración, según sea el caso, determinen que:
  - (a) los intereses de los accionistas y de RCO estarán mejor protegidos si se utiliza el Efectivo Líquido Disponible para llevar a cabo: (1) el pago (incluso anticipado) de cualquier deuda existente a cargo de RCO, incluyendo cualesquiera cantidades adeudadas a los accionistas de RCO, derivado de préstamos otorgados a la misma, que hayan sido debidamente aprobados en términos de los estatutos, y/o (2) inversiones de capital y/o cubrir gastos de mantenimiento; o
  - (b) el decreto y pago de dividendos en el margen antes señalado puede resultar en consecuencias fiscales adversas para RCO y/o cualquiera de sus accionistas; o
  - (c) el decreto y pago de dividendos en el margen antes señalado puede resultar en un incumplimiento por parte de RCO de cualesquiera de sus obligaciones, incluyendo (1) las establecidas a su cargo bajo el Título de Concesión FARAC I; (2) las establecidas a su cargo en los Documentos del Financiamiento que RCO mantiene a su cargo en la fecha de adopción de las políticas; y (3) las derivadas de cualquier otro contrato, convenio, disposición contractual, estatutaria y/o legal a la que RCO esté sujeta; o
  - (d) exista un riesgo significativo de una disminución en el tráfico e ingresos de las Autopistas, que pudiera limitar la operación y mantenimiento de las mismas conforme a los estándares correspondientes.
8. El decreto y reparto de dividendos se llevará a cabo de tiempo en tiempo, con una periodicidad no mayor a tres meses, en una o varias exhibiciones, según lo determine el Consejo de Administración.

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 del Contrato de Crédito.

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

#### **II.2.14. 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 SAB, modificando su denominación de RCO, de Red de Carreteras de Occidente, S.A.P.I.B. de C.V. a Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V.

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

### III. INFORMACIÓN FINANCIERA

La información financiera incluida en esta sección debe leerse conjuntamente con los Estados Financieros Consolidados de RCO y sus notas, los cuales se incluyen como anexos en este Reporte Anual. Los estados financieros han sido auditados por la firma Deloitte, auditores externos de la Concesionaria. Los estados financieros de RCO fueron preparados conforme a las NIIF para el periodo 2012. La información correspondiente a los ejercicios 2011 y 2012 fue obtenida de los Estados Financieros Consolidados dictaminados de RCO, que forman parte de este Reporte Anual. Los estados financieros por el año que terminó el 31 de diciembre de 2010, han sido reformulados para hacerlos comparativos con los de 2011 y 2012. Anteriormente, los estados financieros de 2010 habían sido preparados con base en las Normas de Información Financiera Mexicanas, por lo que se presenta una conciliación de las cuentas relevantes que fueron recalculadas para reflejar estos ajustes. Asimismo se incorporan las explicaciones que señalan las diferencias relevantes entre las NIF y las NIIF ver sección III.6.2

El 22 de septiembre del 2011, RCO adquirió el 100.0% de las acciones representativas del capital social de COVIQSA, misma que opera, mantiene y conserva el tramo carretero de Querétaro – Irapuato de CONIPSA, misma que opera, mantiene y conserva el tramo carretero de Irapuato - La Piedad.

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

#### III.1 Información Financiera Seleccionada

##### El Negocio de RCO

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

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

RCO opera cuatro Autopistas conocidas como la red de carreteras FARAC I, las cuales son parte del corredor principal que interconecta a las dos ciudades más grandes de México, en términos de densidad demográfica (al 2010), que son el Distrito Federal y la zona metropolitana de Guadalajara, así como diversas zonas urbanas dentro de la continuamente creciente región centro-occidental del país, tales como Morelia, Zamora, Lagos de Moreno, La Piedad, Tepatlán, Zapotlanejo, León y Aguascalientes, en los estados de Michoacán, Jalisco, Guanajuato y Aguascalientes.

Los ingresos de RCO derivan de las Autopistas, principalmente del cobro de peaje y, en menor medida, de los negocios que opera en dichas Autopistas, incluyendo cobros por participación en utilidades respecto de negocios, tales como gasolineras y tiendas de conveniencia, así como por comisiones que cobra a proveedores de servicios y a otros terceros por permitirles la construcción y operación de cruzamientos e instalaciones marginales como son puentes, gasoductos, líneas de transmisión y demás infraestructura ya sea dentro del Derecho de Vía o sobre la porción de terreno adyacente a las Autopistas sobre las cuales RCO tiene el Derecho de Vía. En 2012, las Autopistas en Operación generaron un total de \$3,782.0 millones en Ingresos de peaje por concesión, lo que representó un incremento de 11.6% en comparación con 2011, en el que RCO obtuvo \$3,388.0 millones, lo cual representó un 24.0% respecto de los \$3,050.0 millones obtenidos en 2010. Estos ingresos de peaje representaron aproximadamente 77.0%, 89.8% y 73.7%, de los ingresos consolidados de RCO para los ejercicios concluidos al 31 de diciembre de 2012, 2011 y 2010, respectivamente. Así también, en 2012, RCO generó \$21.8 millones en ingresos por uso de Derecho de Vía, lo que representó un crecimiento de 105.5% en comparación con el 2011, en el que se situaron en \$10.6 millones y 1,210.7% en 2010, en el que se situaron en \$1.7 millones.

Para el ejercicio concluido el 31 de diciembre de 2012, el tráfico diario promedio (“TPDA”) de las Autopistas en Operación fue de 10,066 vehículos, lo que representó un incremento de 5.7% y 10.1%, de los 9,522 vehículos y 9,140 vehículos en 2011 y 2010, respectivamente. El tráfico vehicular en las Autopistas en Operación ha experimentado un aumento sostenido durante la última década, debido a, entre otros factores, al desarrollo económico de la región, incluyendo el establecimiento de nuevas manufacturas de las industrias automotriz, productos de consumo, tecnología de la información, semiconductores, transporte y aeronáutica. Dicho crecimiento se ha traducido en una TACC de 5.3% en el TPDA del año 2000 al 2012, que incluye un periodo que



precede la operación de las Autopistas por parte de RCO. Los ingresos netos de peaje electrónico también han incrementado considerablemente como resultado del incremento en tráfico vehicular y tarifas de peaje así como por la implementación de estrategias operativas de RCO, durante el periodo comprendido entre 2000 y 2012, dichos ingresos netos de peaje electrónico registraron un incremento a una TACC de 10.4%.

CONIPSA y COVIQSA son subsidiarias que consolida RCO, las cuales conectan a La Piedad con Irapuato, e Irapuato con Querétaro, respectivamente; ubicadas en los Estados de Michoacán, Guanajuato y Querétaro, cuyos estados en conjunto contribuyeron aproximadamente con el 8.5% del PIB de México en 2011<sup>37</sup> y cuentan con el 10.4%<sup>38</sup> de la población del país. Los ingresos de RCO de las Tramos Carreteros Libres de peaje derivan de los pagos por servicios de peaje que realiza la SCT con base en los vehículos que utilizan dichos tramos carreteros y de los pagos por servicios de operación, los cuales son realizados por proveer capacidad carretera y servicios de operación en dichos tramos carreteros conforme a los Contratos PPS. Al finalizar 2012, COVIQSA y CONIPSA recibieron, en conjunto, \$533.3 millones en ingresos por servicios de peaje y \$379.2 millones en ingresos por servicios de operación, en ambos casos, de la SCT. Para los ejercicios concluidos al 31 de diciembre de 2012 y 2011, aproximadamente 18.6% y 8.9%, respectivamente, de los ingresos consolidados de RCO derivaron de ingresos por servicios de peaje y de operación pagados a COVIQSA y CONIPSA. A la fecha del presente Reporte Anual COVIQSA ha transferido exceso de efectivo acumulado hacia RCO de \$156.4 millones en calidad de préstamo intercompañía al amparo del contrato de deuda subordinado entre RCO, CONIPSA y COVIQSA.

### **Factores Importantes que impactan los Resultados de la Operación de RCO**

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

#### Crecimiento de la demanda de tráfico y composición vehicular

A medida que la economía mexicana crece, el tráfico vehicular en las Autopistas de RCO incrementa. El aforo de camiones generalmente crece a una tasa mayor respecto de otro tipo de vehículos como resultado de crecimiento del PIB, así como también por que los camiones pagan una tarifa de peaje más alta que los automóviles, el incremento en el aforo vehicular relacionado con el PIB genera una prima adicional de ingresos. El aumento de tráfico también resulta en un congestionamiento de los caminos libres de peaje, y debido a la capacidad limitada de las mismas, así como un incremento del peso de la eficiencia en tiempo que ofrecen las vías de peaje menos congestionadas. RCO considera que los niveles de tráfico en carreteras de peaje, incluyendo las Autopistas de RCO, se benefician del incremento en el crecimiento cuando aumentan los niveles generales de tráfico. RCO espera que, debido al crecimiento proyectado del PIB en México, la relativamente baja penetración de autos en sus Autopistas y el hecho de que las vías libres de peaje capturan una fracción significativa de las restricciones en el tráfico y la capacidad, el tráfico en sus Autopistas continúe creciendo. Ver Sección II.2.1 "Descripción del Negocio: Actividad Principal— FARAC I del presente Reporte Anual.

#### Crecimiento de tráfico

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

#### Desarrollo de negocios en las Autopistas

En tanto aumenta el tráfico en las Autopistas de RCO, los negocios a lo largo de las Autopistas son más rentables y resulta más atractivo para RCO desarrollar negocios adicionales a lo largo de las mismas. A medida que se desarrollan estos negocios y la calidad de los servicios auxiliares prestados en segmentos carreteros sub-atendidos mejora, RCO espera que el tráfico en dichos segmentos aumente aún más como resultado de estas

<sup>37</sup>Dato obtenido con la información más reciente del Banco de Información Económica del INEGI (BIE).

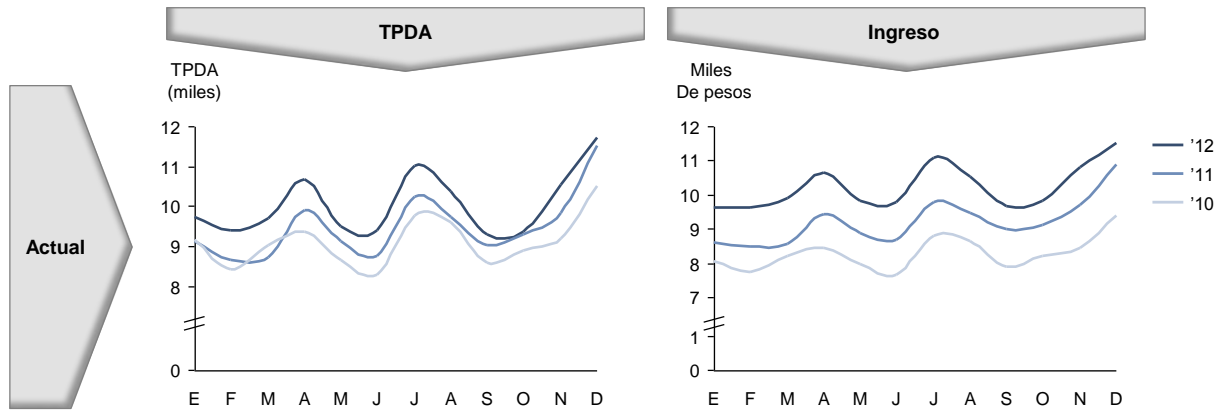
<sup>38</sup>Obtenido del último censo INEGI 2010.

mejoras. Para los ejercicios concluidos al 31 de diciembre de 2012, 2011 y 2010, los ingresos por servicios auxiliares representaron 0.4% y 0.3% y 0.0%, respectivamente, de los ingresos consolidados de RCO.

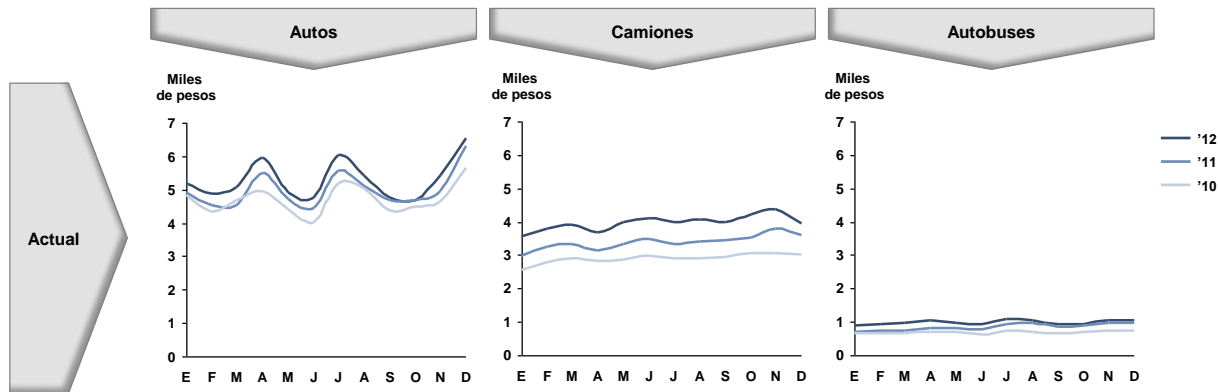
### Estacionalidad

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 permanece constante durante todo el año. En 2012, el 65.6% de los vehículos que utilizaron las Autopistas fueron autos. Por lo tanto, los ingresos por peaje aumentan significativamente durante períodos de mayor tráfico de autos, en especial, en las temporadas vacacionales en México. Los siguientes gráficos ilustran los cambios estacionales en los ingresos de peaje netos y el tráfico en las Autopistas durante 2012.

**Gráfico 11. Estacionalidad**



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



### Impacto de la Inflación

Excepto como se indica a continuación, la inflación no ha afectado significativamente las operaciones de RCO debido a que las tarifas de peaje, los ingresos por servicios de peaje y operación son ajustados con base en incrementos de inflación conforme a sus correspondientes títulos de concesión. Sin embargo, un período extendido de inflación considerable en el futuro podría indirectamente afectar el negocio de RCO por afectar negativamente a la economía en general que cause así una disminución en el tráfico en la red de carreteras de RCO. Asimismo, las fluctuaciones de inflación pueden afectar de forma adversa las obligaciones de pago de RCO bajo los instrumentos derivados que tienen un componente en UDI y bajo los Certificados Bursátiles denominados en UDI.

## **Componentes de Ingresos y Costos**

### Ingresos de peaje por concesión

RCO puede determinar libremente las tarifas de peaje que cobra a los usuarios de las Autopistas en Operación, siempre que dichas tarifas se basen en el tipo de vehículo y no excedan las tarifas máximas permitidas bajo el Título de Concesión FARAC I. RCO tiene derecho a aumentar anualmente los niveles de las cuotas de peaje en las Autopistas en un porcentaje máximo igual al incremento en el INPC del año anterior, o bien, con mayor frecuencia, en caso de que el incremento en el INPC sea igual o superior al 5% en comparación con el INPC utilizado como base para el incremento en los niveles de las cuotas de peaje en las Autopistas más reciente, en cada caso, con la previa autorización de la SCT. Adicionalmente, RCO y la SCT pueden negociar las tarifas máximas de peaje así como la manera en que las mismas son calculadas cada cinco años con el fin de restablecer el equilibrio económico de la Concesión del FARAC I.

Las tarifas de peaje cobradas por RCO se basan en la Autopista de Cuota, el tipo de vehículo (automóvil, autobús o camión) y el número de ejes del vehículo.

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

CONIPSA y COVIQSA reciben ingresos por servicios de operación de la SCT derivado de los Contratos PPS como contraprestación por mantener los Tramos Carreteros Libres de peaje disponibles para su uso conforme a la Concesión CONIPSA y la Concesión COVIQSA, así como por proporcionar ciertos servicios operativos. Estos ingresos son calculados conforme al pago base de cada Contrato PPS y ajustados anualmente de conformidad con el incremento en el INPC. Los ingresos por servicios de operación pueden verse reducidos en caso de que CONIPSA o COVIQSA, según sea el caso, no proporcione la capacidad carretera o los servicios de operación conforme a los estándares establecidos en los Contratos PPS. En el caso de COVIQSA, estos ingresos se encuentran limitados conforme al segundo convenio modificatorio a su Contrato PPS y dicho límite es ajustado anualmente con base a la inflación.

### Ingresos por servicios de peaje (pagos por uso)

CONIPSA y COVIQSA también reciben ingresos por servicios de peaje por parte de la SCT con base en el número de vehículos que usen los Tramos Carreteros Libres de peaje. Dichos ingresos no dependen del tipo de vehículo que utilice los tramos carreteros. Adicionalmente, los ingresos por servicios de peaje son ajustados periódicamente con base en el incremento en el INPC de conformidad con el Contrato de PPS respectivo. En el caso de COVIQSA, estos ingresos se encuentran limitados conforme al segundo convenio modificatorio a su Contrato PPS y dicho límite es ajustado anualmente con base a la inflación.

### Ingresos por uso del derecho de vía y otros relacionados

RCO recibe contraprestaciones y pagos de prestadores de servicios y otros terceros por permitirles la construcción y operación de cruzamientos e instalaciones marginales tales como puentes, gasoductos, líneas de transmisión y demás infraestructura ya sea dentro del Derecho de Vía o sobre la porción de terreno adyacente a las Autopistas sobre las cuales RCO tiene el Derecho de Vía. RCO también recibe ingresos por parte de locatarios por permitirles operar tiendas de conveniencia y gasolineras en dicho terreno adyacente. 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, los cuales opera al amparo de contratos de franquicia.

### Ingresos por Construcción de obras de ampliación y rehabilitación

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

#### Amortización del activo intangible por concesión

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

#### Operación y Mantenimiento del activo por concesión

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

#### Costos de construcción de obras de ampliación y rehabilitación

Los costos de construcción incluyen cantidades pagadas en relación con la construcción de las Obras de Ampliación y las mejoras necesarias al amparo del Título de Concesión FARAC I. Según se describe en la Sección III.6 del presente Reporte Anual “-Principales Políticas Contables-”, de conformidad con la CINIIF12, los costos de construcción son compensados por el monto correspondiente a los ingresos por construcción registrados para el periodo en el que dichos costos son devengados, por lo que dichos ingresos no tienen efecto alguno sobre los ingresos de operación de RCO como resultado de la incidencia en dichos costos.

#### Costos de peaje por concesión

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

#### Resultado financiero

El resultado financiero se encuentra compuesto de; (i) gasto por intereses el cual incluye pagos de comisiones, intereses y principal realizados al amparo de la deuda de RCO, incluyendo pagos sobre instrumentos financieros derivados, (ii) (ganancia) / pérdida en actualización de UDIs, (iii) ingresos por intereses y, (iv) (ganancia)/ pérdida cambiaria neta.

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

**Tabla 19. Información del Estado de Utilidad Integral**

<b>Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de CV y Subsidiarias</b>			
<b>ESTADOS CONSOLIDADOS DE UTILIDAD INTEGRAL</b>			
Del 01 de Enero al 31 de Diciembre de:			
(Cifras en miles de pesos)			
	<u>2012</u>	<u>2011</u>	<u>2010</u>
<b>INGRESOS TOTALES</b>	<b>4,912,885.1</b>	<b>3,771,418.2</b>	<b>4,135,987.4</b>
Ingresos de peaje por concesión	3,781,986.0	3,387,971.9	3,050,042.2
Ingresos por servicios de peaje	533,309.6	259,220.7	-
Ingresos por servicios de operación	379,185.9	76,559.6	-
Ingresos por uso derecho de vía y otros relacionados	21,770.8	10,596.5	1,660.8
Total ingresos por peaje y otros ingresos de concesión	4,716,252.3	3,734,348.6	3,051,703.0
Ingresos por construcción de obras de ampliación y rehabilitación	196,632.9	37,069.5	1,084,284.4
<b>COSTOS Y GASTOS</b>	<b>2,311,033.3</b>	<b>1,711,768.0</b>	<b>2,629,113.1</b>
Amortización del activo intangible por concesión	1,065,947.7	828,126.4	797,883.9
Operación y mantenimiento de activo por concesión	761,182.1	619,461.9	537,034.0
Costos de peaje por concesión	142,336.1	140,042.9	133,303.3
Costos de construcción de obras de ampliación y rehabilitación	196,632.9	37,069.5	1,084,284.4
Gastos generales y de administración	144,934.6	87,067.3	76,607.5
<b>UTILIDAD ANTES DE OTROS INGRESOS (GASTOS), NETO</b>	<b>2,601,851.8</b>	<b>2,059,650.2</b>	<b>1,506,874.3</b>
Otros ingresos (gastos), neto	108,973.3	8,868.1	9,333.6
<b>UTILIDAD DE OPERACIÓN</b>	<b>2,710,825.1</b>	<b>2,068,518.3</b>	<b>1,516,207.8</b>
Resultado financiero	4,183,982.0	3,138,770.5	2,828,789.3
Gasto por intereses	4,208,911.7	3,219,186.7	2,915,447.1
Comisiones e intereses por financiamiento	2,190,987.6	2,029,276.9	1,814,814.5
Intereses instrumentos financieros derivados	883,035.8	924,518.3	992,441.4
Efecto valuación de instrumentos financieros derivados	1,677.0	0.9	-
Instrumentos financieros derivados	735,696.7	-	-
Amortización comisiones y gastos por contratación de créditos	153,110.5	105,290.6	108,191.1
Intereses mantenimiento mayor	244,404.0	160,100.0	-
(Ganancia) pérdida en actualización de UDIS, neta	89,907.1	-	-
Ingresos por intereses	(114,191.5)	(82,235.5)	(79,140.0)
Rendimientos por inversión	(114,191.5)	(82,235.5)	(79,140.0)
(Ganancia) pérdida cambiaria, neta	(645.2)	1,819.3	(7,517.8)
<b>PÉRDIDA ANTES DE IMPUESTOS A LA UTILIDAD</b>	<b>(1,473,156.9)</b>	<b>(1,070,252.1)</b>	<b>(1,312,581.5)</b>
<b>IMPUESTOS A LA UTILIDAD</b>	<b>(770,049.1)</b>	<b>(554,378.4)</b>	<b>(646,640.7)</b>
<b>PÉRDIDA NETA CONSOLIDADA DEL PERIODO</b>	<b>(703,107.7)</b>	<b>(515,873.7)</b>	<b>(665,940.8)</b>
<b>Otros componentes de la utilidad (pérdida) Integral</b>			
Valuación de instrumentos financieros contratados como coberturas de flujo de efectivo	(295,747.8)	(404,586.1)	(696,663.1)
<b>UTILIDAD (PÉRDIDA) INTEGRAL NETA CONSOLIDADA DEL PERIODO</b>	<b>(998,855.6)</b>	<b>(920,459.8)</b>	<b>(1,362,603.9)</b>
Utilidad (pérdida) neta atribuible a:			
PROPIETARIOS DE LA CONTROLADORA	(703,108.2)	(515,874.0)	(665,940.7)
PARTICIPACIONES NO CONTROLADORAS	0.5	0.3	(0.1)
Utilidad (pérdida) integral atribuible a:			
PROPIETARIOS DE LA CONTROLADORA	(998,856.0)	(920,460.1)	(1,362,603.8)
PARTICIPACIONES NO CONTROLADORAS	0.5	0.3	(0.1)
<b>UTILIDAD (PÉRDIDA) BÁSICA POR ACCIÓN ORDINARIA (pesos)</b>	<b>(0.024)</b>	<b>(0.018)</b>	<b>(0.025)</b>
<b>UTILIDAD (PÉRDIDA) POR ACCIÓN DILUIDA (pesos)</b>	<b>(0.024)</b>	<b>(0.018)</b>	<b>(0.025)</b>

**Tabla 20. Información del Estado de Situación Financiera**

Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de CV y Subsidiarias

ESTADOS DE SITUACIÓN FINANCIERA CONSOLIDADOS COMPARATIVOS AL:

(Cifras en miles de pesos)

	Diciembre de 2012	Diciembre de 2011	Diciembre de 2010
<b>ACTIVO</b>			
Activo circulante			
Efectivo y equivalentes de efectivo	3,091,926.5	1,825,128.8	1,532,129.4
Cientes	557,203.1	974,373.4	40,442.6
Impuestos por recuperar	71,881.4	19,614.2	11,061.8
Activo financiero porción circulante	564,014.2	377,415.3	-
Otras cuentas por cobrar y pagos anticipados	71,649.1	132,927.4	10,748.1
<b>Total activo circulante</b>	<b>4,356,674.3</b>	<b>3,329,459.1</b>	<b>1,594,381.9</b>
Activo no circulante			
Efectivo restringido largo plazo	83,999.5	81,771.4	-
Activo financiero largo plazo	1,044,432.7	930,203.1	-
Activo intangible por concesión	45,359,981.4	46,147,217.3	44,508,993.7
Derechos de franquicia	653.0	-	-
Mobiliario y equipo, neto	3,409.6	3,613.6	5,232.0
Impuestos a la utilidad diferidos	4,611,270.0	3,728,688.6	3,164,245.1
Otros activos	759.0	34,014.6	118.9
<b>Total activo no circulante</b>	<b>51,104,505.1</b>	<b>50,925,508.7</b>	<b>47,678,589.7</b>
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>55,461,179.5</b>	<b>54,254,967.8</b>	<b>49,272,971.5</b>
<b>PASIVO</b>			
Pasivo circulante			
Proveedores	44,074.9	15,236.2	7,713.9
Intereses de financiamiento por pagar	276,572.8	112,618.5	117,554.3
Intereses instrumentos financieros derivados por pagar	32,585.6	21,064.9	28,671.4
Otras cuentas por pagar	19,062.6	16,967.3	15,274.2
Provisiones a corto plazo	428,000.0	250,663.6	174,073.5
Cuentas por pagar partes relacionadas	443,595.9	716,548.6	15,080.1
Deuda a corto plazo	104,446.5	86,124.1	-
Beneficios a empleados	35,727.7	13,649.1	12,085.9
Cuentas por pagar por obra ejecutada no estimada	2,515.0	23,441.3	91,252.8
Impuestos por pagar, excepto utilidad	108,573.9	167,044.4	45,524.8
Participación de los trabajadores en las utilidades por pagar	207.5	401.4	381.6
Impuestos por pagar a la utilidad	-	14,825.1	702.8
<b>Total pasivo circulante</b>	<b>1,495,362.4</b>	<b>1,438,584.5</b>	<b>508,315.2</b>
Pasivo no circulante			
Deuda a largo plazo	31,342,991.5	29,296,986.2	27,320,336.0
Provisión para mantenimiento mayor	348,934.5	289,400.0	130,000.0
Beneficio a empleados	20,837.7	20,639.7	7,937.5
Instrumentos financieros derivados	3,086,780.9	2,683,597.9	2,117,460.0
Impuesto empresarial a tasa única diferido	96,664.9	107,296.5	-
<b>Total de pasivo no circulante</b>	<b>34,896,209.6</b>	<b>32,397,920.3</b>	<b>29,575,733.5</b>
<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>36,391,572.0</b>	<b>33,836,504.8</b>	<b>30,084,048.7</b>
<b>CAPITAL CONTABLE</b>			
Capital social nominal	25,938,767.5	26,288,767.5	24,138,767.5
Resultados acumulados	(4,773,527.8)	(4,070,419.6)	(3,554,545.6)
Valuación de instrumentos financieros derivados	(2,095,621.4)	(1,799,881.0)	(1,395,299.2)
Pérdidas o Ganancias actuariales	(11.6)	(4.2)	-
Participación controladora	19,069,606.7	20,418,462.7	19,188,922.7
Participación no controladora	0.0	0.0	0.1
<b>TOTAL CAPITAL CONTABLE</b>	<b>19,069,606.7</b>	<b>20,418,462.7</b>	<b>19,188,922.8</b>
<b>TOTAL PASIVO MAS CAPITAL CONTABLE</b>	<b>55,461,178.7</b>	<b>54,254,967.5</b>	<b>49,272,971.5</b>

**Tabla 21. Información del Estado de Flujos de Efectivo**

Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de CV y Subsidiarias			
ESTADOS DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADOS			
(Método Indirecto)			
del 01 de enero al 31 de diciembre de:			
(Cifras en miles de pesos)			
Concepto	2012	2011	2010
<b>ACTIVIDADES DE OPERACIÓN</b>			
Pérdida antes de impuestos a la utilidad	(1,473,156.9)	(1,070,252.1)	(1,312,581.5)
Depreciación y amortización	1,067,241.7	830,252.5	798,865.6
<b>Partidas relacionadas con actividades de financiamiento:</b>			
Intereses devengados a cargo	2,435,391.6	2,043,737.2	1,814,814.5
Intereses devengados por instrumentos financieros derivados	1,618,732.6	924,518.3	992,441.4
Efecto de valuación de instrumentos financieros derivados	1,677.0	-	-
Amortización de comisiones y gastos por financiamiento	153,110.5	105,290.6	108,191.1
Fluctuación cambiaria no pagada	(55.1)	38.1	-
(Ganancia) pérdida en actualización de udi, neta	89,907.1	-	-
Otros	(95,427.1)	-	-
	3,797,421.3	2,833,584.5	2,401,731.2
+/- Disminución (aumento) en:			
Clientes	417,170.2	(186,842.8)	10,720.0
Impuestos por recuperar	(52,267.2)	14,009.6	16,305.8
Activo Financiero	(555,401.3)	(136,861.6)	-
Otras cuentas por cobrar y pagos anticipados	61,278.3	(2,671.5)	32,943.1
Otros activos	32,728.0	-	-
+/- (Disminución) aumento en:	-	-	-
Proveedores	28,893.8	(7,698.6)	(107,891.3)
Otras cuentas por pagar	2,095.4	(5,489.2)	1,260.2
Provisiones	(7,533.0)	155,132.8	285,000.3
Cuentas por pagar y por cobrar a partes relacionadas, neto	(272,952.8)	(13,024.3)	(91,966.4)
Impuestos, excepto impuestos a la utilidad	(82,623.3)	93,721.6	6,486.2
Impuestos a la utilidad pagados	-	272.0	(64.7)
Participación de los trabajadores en las utilidades	(193.9)	19.8	299.1
Beneficios a empleados	22,269.3	14,261.1	10,219.5
<b>Flujos netos de efectivo de actividades de operación</b>	<b>3,390,884.9</b>	<b>2,758,413.5</b>	<b>2,565,042.9</b>
<b>ACTIVIDADES DE INVERSIÓN</b>			
Flujo neto del negocio adquirido	-	216,917.0	-
Adquisición de mobiliario y equipo	(1,055.6)	(167.8)	(2,628.8)
Derechos de franquicia	(687.3)	-	-
Activo intangible por concesión	(299,638.2)	(132,349.7)	(931,175.9)
<b>Flujos netos de efectivo de actividades de inversión</b>	<b>(301,381.1)</b>	<b>84,399.5</b>	<b>(933,804.7)</b>
<b>ACTIVIDADES DE FINANCIAMIENTO</b>			
Préstamos obtenidos a largo plazo	8,623,454.6	560,000.0	1,108,000.0
Pago de Deuda	(6,559,297.2)	(292,305.0)	(343,225.3)
Intereses pagados	(2,027,033.3)	(2,055,075.4)	(1,946,683.0)
Pagos de instrumentos financieros derivados	(1,614,754.9)	(930,661.9)	(993,273.2)
Comisiones por financiamiento	(238,055.8)	-	(2,520.8)
Aumento de capital	-	250,000.0	-
Pagos de gastos por colocación de acciones	(4,791.5)	-	-
<b>Flujos netos de efectivo de actividades de financiamiento</b>	<b>(1,820,478.1)</b>	<b>(2,468,042.3)</b>	<b>(2,177,702.3)</b>
+/- Aumento (disminución) de efectivo y equivalentes de efectivo	1,269,025.8	374,770.8	(546,464.2)
Efectivo y equivalentes de efectivo al principio del periodo	1,906,900.2	1,532,129.4	2,078,593.6
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del periodo	3,175,926.0	1,906,900.2	1,532,129.4

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

## **III.2 Información Financiera por Línea de Negocio**

### Ingresos de FARAC I

Los ingresos de RCO por el FARAC I se conforman de: (i) ingresos de peaje por concesión, (ii) ingresos por uso de derecho de vía y otros relacionados e, (iii) ingresos por construcción de obras de ampliación y rehabilitación. Los ingresos de peaje por concesión proporcionan la mayoría del ingreso; estos derivan casi en su totalidad de las cuotas de peaje cobradas a los usuarios por el uso de las Autopistas en Operación. Al 31 de diciembre el 41.5% de estos ingresos son cobrados a través de un sistema electrónico de peaje.

La tarifa de RCO incluye en los periodos 2010, 2011 y 2012 el 16.0% de IVA; este impuesto es cobrado a nombre del Gobierno Federal y es entregado al mismo. Los ingresos reportados no incluyen el IVA.

Cada año, RCO tiene el derecho a incrementar las tarifas, previa solicitud a la SCT, hasta por un porcentaje igual al del incremento que registre el INPC en el año anterior, o bien, de instituir un incremento interino cuando se registre un incremento igual o mayor al 5.0% del INPC, con respecto al último incremento tarifario. Así, en Enero de 2012, las tarifas de RCO aumentaron un 3.8%, mientras que en 2011 y 2010 aumentaron un 4.4% y un 3.6% respectivamente.

Cabe señalar que el crecimiento de ingresos de peaje por concesión en 2012 respecto a 2011 fue de 11.6% mientras que el crecimiento en 2011 respecto a 2010 fue de 11.1%. Ambos crecimientos derivados de la optimización e implementación de estrategias comerciales y operativas, así como del aumento tarifario de acuerdo al INPC.

El crecimiento de ingresos de 2012 respecto a 2011 se vio beneficiado por el crecimiento en ingresos en 16.3% en el segmento de autobuses y 17.9% en el segmento camiones; así también, el incremento de tráfico principalmente en los tramos Zapotlanejo – Lagos de Moreno y Maravatío – Zapotlanejo contribuyó de forma significativa al incremento en ingresos.

Las Autopistas al amparo de la Concesión FARAC I también generan una pequeña proporción de ingresos por conceptos distintos del peaje, como lo son los recibidos por el uso del derecho de vía de algunas gasolineras, tiendas de conveniencia, redes de fibra óptica, entre otros.

### Ingresos de CONIPSA y COVIQSA

Derivado de la incorporación de CONIPSA y COVIQSA, se reconocen dos tipos de ingresos adicionales a partir de septiembre de 2011: (a) ingresos por servicios de peaje (ingresos por uso) y, (b) ingresos por servicios de operación.

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

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

### **III.3.1 Créditos Preferentes.**

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

RCO cuenta con 6 (seis) Créditos Preferentes al amparo del FARAC I, todos denominados en Pesos mexicanos. En cada caso el acreditado es RCO y los acreedores son un sindicato de bancos mexicanos y extranjeros.

Los Créditos Preferentes son los siguientes:

1. Crédito de Liquidez (línea revolvente de liquidez).
2. Crédito de Adquisición.
3. Crédito de Gastos de Capital (Capex crédito sindicado).
4. Crédito de Gastos de Capital (CAPEX HSBC).
5. Certificados Bursátiles denominados en pesos.



6. Certificados Bursátiles denominados en UDI.

### III.3.1.2 Créditos Preferentes CONIPSA y COVIQSA

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

La Tabla 22 muestra las características del crédito de RCO al 31 de diciembre de 2012:

**Tabla 22. Créditos Preferentes RCO<sup>39</sup> (cifras en miles de pesos):**

Tipo de crédito	Concesión	Tasa de Interés	Margen Aplicable	Año de vencimiento	Balance al 31 de diciembre de 2012
Crédito de Adquisición	FARAC I	TIIE 28	225 pbs	2014	3,149,909.9
Crédito de Adquisición	FARAC I	TIIE 28	225 pbs	2016	4,711,223.3
Crédito de Adquisición	FARAC I	TIIE 28	225 pbs	2018	11,009,868.8
Crédito de Gastos de Capital	FARAC I	TIIE 28	225 pbs	2014	3,000,000.0
	FARAC I	TIIE 28	350 pbs	2018	90,000.0
Crédito de Liquidez	FARAC I	TIIE 28	225 pbs	2014	297,256.7
Certificados Bursátiles pesos	FARAC I	9.00%	N/A	2027	2,841,000.0
Certificados Bursátiles UDI **	FARAC I	5.25%	N/A	2032	5,374,361.7
Crédito COVIQSA	COVIQSA	TIIE 91	225 pbs	2021	1,177,107.7
Crédito CONIPSA	CONIPSA	TIIE 91	275 pbs	2020	435,000.0
<b>Total</b>					<b>32,085,728.1</b>

\*Margen Aplicable al 31 de diciembre de 2012

\*\* 1,102'518,200 UDIs al valor de la UDI al 31 de diciembre de 2012 de 4.874624

### III.3.2 Instrumentos Financieros Derivados.

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

De conformidad con sus políticas, el Emisor lleva a cabo operaciones financieras de derivados únicamente para fines de cobertura, a fin de mitigar los riesgos asociados con sus pasivos financieros al tope de cualquier riesgo de fluctuación del mercado relacionado y el posible efecto de un incremento sustancial a las tasas de interés pagaderas conforme a sus obligaciones de deuda.

El Emisor revisa de manera trimestral el valor justo de Mercado de los instrumentos financieros derivados designados como cobertura para el flujo de efectivo. El valor justo de mercado de los instrumentos financieros derivados es proporcionado por expertos independientes, basado en sus propias metodologías y haciendo uso de métodos, técnicas y modelos razonables.

<sup>39</sup> El margen aplicable del Crédito Preferente de RCO es variable según el año del crédito en el que se encuentre.

Como terceros no relacionados, la revisión de los auditores independientes del Emisor incluye los métodos de evaluación, controles internos y procedimientos contables para instrumentos financieros derivados. A la fecha del presente Reporte Anual, los auditores independientes del Emisor no han emitido una opinión negativa respecto de las operaciones financieras de derivados actualmente vigentes.

Como parte de sus procedimientos de control interno, el Emisor monitorea su riesgo de mercado al analizar su sensibilidad a varios potenciales niveles de las variables correspondientes, a fin de determinar la efectividad económica de sus instrumentos derivados.

Adicionalmente, el Emisor ha sujetado a sus instrumentos derivados a pruebas de efectividad de manera trimestral al comparar su desempeño teórico y el real, asegurando que el nivel en todo momento se mantuviera dentro de un rango del 80% al 125%, lo cual los califica como altamente efectivos. Cualquier instrumento derivado que no cumple con dicho rango debe ser considerado como un instrumento especulativo para efectos contables.

Al 31 de diciembre de 2012, los instrumentos financieros derivados del Emisor fueron considerados como altamente efectivos de conformidad con las pruebas de efectividad efectuadas por el Emisor previo a dicha fecha.

La tasa de cobertura provista por los instrumentos financieros derivados del Emisor en 2012, 2011 y 2010, basada en los riesgos financieros del Emisor al término de cada año respectivo, fue de 101.8%, 93.6% y 94.6%, respectivamente.

El Emisor ha hecho uso de instrumentos financieros derivados para mitigar los riesgos asociados con sus riesgos financieros, a fin de topa las fluctuaciones a sus riesgos de mercado y su potencial efecto en el caso de un incremento sustancial a las tasas de interés. Los principales riesgos identificados respecto de la deuda del Emisor son (i) el riesgo de cambios en las tasas de interés y (ii) riesgos de liquidez.

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

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

En octubre de 2007, RCO contrató swaps que cambiaron el perfil de su financiamiento en tasa variable a una tasa fija promedio ponderada de 8.5% sobre un monto nominal de \$15,500.0 millones de Pesos. Dichos swaps fueron clasificados a partir de mayo de 2008 como de cobertura de flujos de efectivo y su valor razonable se reconoció en la pérdida integral, dentro del capital contable.

En el mes de febrero de 2010, como consecuencia de la aplicación de recursos de la colocación de CKDs realizada el 2 de octubre de 2009 RCO efectuó un rompimiento parcial de esta cobertura disminuyendo su valor nominal a \$15,070.0 millones de Pesos y pagando un costo de rompimiento por \$20.2 millones, el cual se reconoció como un gasto financiero.

El 19 de septiembre de 2012, como consecuencia de la emisión de los Certificados Bursátiles denominados en pesos y Certificados Bursátiles denominados en UDI, RCO efectuó un rompimiento parcial de esta cobertura disminuyendo su valor nominal a \$14,278.6 millones de Pesos y pagando un costo de rompimiento por \$112.2 millones, el cual se reconoció como un gasto financiero.

Por su parte, debido a la incorporación de CONIPSA y COVIQSA, se cuenta con un CAP con precio de ejercicio de 5.65% con nominal de \$1,177.1 millones de pesos para COVIQSA y con un CAP con precio de ejercicio de 6.5% con nominal de \$435.0 millones de pesos en CONIPSA.

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

En octubre y diciembre de 2007 se contrataron swaps que cambiaron el perfil de un financiamiento en tasa variable a uno con tasa promedio ponderada de 4.3% más UDI. En un inicio, estos derivados se clasificaron como de negociación, por lo que en ese momento, la fluctuación de su valuación se reconoció en el resultado financiero. Para el ejercicio del 2010, sin embargo, estos instrumentos se han clasificado como de cobertura de flujos de efectivo, y su valor razonable se ha reconocido en otros componentes de utilidad / (pérdida) integral dentro del capital contable.

El monto nominal conjunto de los swaps de tasa variable a tasa fija más UDI contratados en un inicio fue de \$12,975.0 millones de Pesos. En los meses de noviembre y diciembre de 2009 RCO, como consecuencia de la

aplicación de recursos de la colocación realizada el 2 de octubre de 2009 efectuó rompimientos parciales disminuyendo el valor nocional al 31 de diciembre de 2010 a \$11,365.0 millones, y pagando un costo de rompimiento por \$168.0 millones, el cual se reconoció como un gasto financiero.

El 19 de septiembre de 2012, como consecuencia de la emisión de los Certificados Bursátiles denominados en pesos y Certificados Bursátiles denominados en UDI, RCO efectuó un rompimiento parcial disminuyendo el valor nocional a \$8,400.4 millones de Pesos y pagando un costo de rompimiento por \$626.4 millones, el cual se reconoció como un gasto financiero.

Anualmente RCO realiza el pago del ajuste anual por inflación de los Instrumentos Financieros Derivados de tasa variable a tasa fija más UDI. Al cierre de Diciembre 2012 el pago del ajuste anual fue de \$331.0 millones de Pesos.

Al 31 de diciembre de 2012, los contratos de instrumentos financieros derivados, que se tienen vigentes, no han tenido incumplimientos. Más información respecto a los Instrumentos Financieros Derivados en el Anexo D del presente reporte anual.

**Tabla 23. Características de los Instrumentos Financieros Derivados**

Monto nocional / valor nominal	Valor del activo subyacente/ variable de		Valor razonable		Montos de vencimientos por año
	4T2012	4T2011	4T2012	4T2011	
\$ 2,500,000	8.4180% (TIIE a 28 días al 31 de diciembre de 2012 más 2.25%)	8.4180% (TIIE a 28 días al 31 de diciembre de 2011 más 2.00%)	-\$318,541	-\$252,161	30 de diciembre del 2023
\$ 3,000,000	8.4570% (TIIE a 28 días al 31 de diciembre de 2012 más 2.25%)	8.4570% (TIIE a 28 días al 31 de diciembre de 2011 más 2.00%)	-\$389,853	-\$310,813	30 de diciembre del 2023
\$ 4,000,000	8.5560% (TIIE a 28 días al 31 de diciembre de 2012 más 2.25%)	8.5560% (TIIE a 28 días al 31 de diciembre de 2011 más 2.00%)	-\$534,212	-\$430,288	30 de diciembre del 2023
\$ 4,778,587	8.5560% (TIIE a 28 días al 31 de diciembre de 2012 más 2.25%)	8.5560% (TIIE a 28 días al 31 de diciembre de 2011 más 2.00%)	-\$638,355	-\$599,111	30 de diciembre del 2023
\$ 5,555,000	Tasa Fija de 4.315% más UDI	Tasa Fija de 4.315% más UDI	-\$794,640	-\$620,705	30 de diciembre del 2023
\$ 2,845,398	Tasa Fija de 4.35% más UDI	Tasa Fija de 4.35% más UDI	-\$411,633	-\$479,008	30 de diciembre del 2023
\$ 1,177,108	Tasa Strike de 5.65%	8.0000% (TIIE a 91 días al 31 de diciembre de 2011)	\$453	\$8,488	27 de noviembre del 2013
\$ 435,000	Tasa Strike de 6.5%	Tasa Strike de 7.5%	\$0	\$ 0	27 de agosto del 2013

### III.3.3 Beneficios por Impuestos a la Utilidad.

Derivado de las pérdidas fiscales que a la fecha se han tenido, se cuenta con impuestos a la utilidad diferidos a favor, cuyo saldo total al 31 de diciembre de 2012 fue de \$4,611.3 millones, mientras que para 2011 se situó en \$3,728.7 millones de Pesos. Al cierre de 2010 se registraron \$3,164.2 millones de Pesos.

### III.3.4 Estado de los Créditos.

Al 31 de diciembre de 2012, RCO y subsidiarias se encuentran al corriente en el pago del capital e intereses de sus Créditos Preferentes y sus obligaciones por instrumentos financieros derivados.

#### Obligaciones de hacer o no hacer sujetas a cambios de control (reestructuras corporativas)

1. FARAC I:
  - a. *Obligación de hacer:* deberá notificar al Agente Administrativo y cualquier otra persona al efecto requerida bajo cualquier documento de financiamiento sobre cualquier venta u otra disposición

de activos u otra propiedad de la concesionaria cuyo valor de mercado exceda de \$500.0 millones de pesos.

- b. *Obligación de no hacer*: la concesionaria no deberá (i) realizar ninguna fusión, consolidación, cambiar su forma de organización o negocio, escisión o liquidación, rompimiento o disolución, (ii) mover, vender, arrendar, asignar, transferir o cualquier otra disposición de todos o de sustancialmente todos sus activos distintos a los acordados en los términos del Título de Concesión y los documentos de 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 de financiamiento.

2. CONIPSA y COVIQSA:

- a. *Obligación de no hacer*: transferir, vender, enajenar o disponer de todos o sustancialmente todos sus activos, con excepción de aquellos activos deteriorados derivado de su uso normal, siempre y cuando los recursos recibidos de la enajenación sean reinvertidos dentro de los 60 (sesenta) días siguientes, en la compra (o compromiso de compra) de nuevos activos para ser utilizados por la concesionaria en la prestación de sus servicios.
- b. *Obligación de no hacer*: permitir que la asamblea de accionistas resuelva su escisión o fusión con cualquier otra persona, salvo que, además de la autorización de la mayoría de los acreedores, se cuente con la autorización de la SCT.

### III.4 Comentarios y Análisis de la Administración sobre los Resultados de Operación y Situación Financiera de RCO

#### III.4.1 Resultados de la Operación

##### Comparabilidad de los Resultados de Operación

Los resultados de operación de RCO para el ejercicio fiscal concluido el 31 de diciembre de 2012 no son completamente comparables con los resultados de operación para el ejercicio fiscal concluido el 31 de diciembre de 2011, debido a que, en éste, RCO únicamente consolidó los resultados de operación de COVIQSA y CONIPSA por un periodo de 100 días (del 22 de septiembre de 2011 al 31 de diciembre de 2011), mientras que en el 2012, RCO consolidó los resultados de operación de COVIQSA y CONIPSA durante todo el ejercicio fiscal. Al respecto, véase la Nota 2 de los estados financieros auditados que se incorporan el presente Reporte Anual.

##### Resultados de Operación 2012 vs 2011

**Tabla 24. 2012 comparado con 2011**

Ejercicio fiscal 2012 comparado contra el ejercicio fiscal 2011						
Del 01 de Enero al 31 de Diciembre de:						
(Cifras en miles de pesos excepto porcentajes)						
	2012	% sobre el total de ingresos	2011	% sobre el total de ingresos	Variación \$	Variación %
<b>INGRESOS TOTALES</b>	<b>4,912,885.1</b>	<b>100.0%</b>	<b>3,771,418.2</b>	<b>100.0%</b>	<b>1,141,466.9</b>	<b>30.3%</b>
Ingresos de peaje por concesión	3,781,986.0	77.0%	3,387,971.9	89.8%	394,014.1	11.6%
Ingresos por servicios de peaje	533,309.6	10.9%	259,220.7	6.9%	274,089.0	105.7%
Ingresos por servicios de operación	379,185.9	7.7%	76,559.6	2.0%	302,626.3	395.3%
Ingresos por uso derecho de vía y otros relacionados	21,770.8	0.4%	10,596.5	0.3%	11,174.3	105.5%
Total ingresos por peaje y otros ingresos de concesión	4,716,252.3	96.0%	3,734,348.6	99.0%	981,903.6	26.3%
Ingresos por construcción de obras de ampliación y rehabilitación	196,632.9	4.0%	37,069.5	1.0%	159,563.3	430.4%
<b>COSTOS Y GASTOS</b>	<b>2,311,033.3</b>	<b>47.0%</b>	<b>1,711,768.0</b>	<b>45.4%</b>	<b>599,265.3</b>	<b>35.0%</b>
Amortización del activo intangible por concesión	1,065,947.7	21.7%	828,126.4	22.0%	237,821.4	28.7%
Operación y mantenimiento de activo por concesión	761,182.1	15.5%	619,461.9	16.4%	141,720.2	22.9%
Costos de peaje por concesión	142,336.1	2.9%	140,042.9	3.7%	2,293.2	1.6%
Costos de construcción de obras de ampliación y rehabilitación	196,632.9	4.0%	37,069.5	1.0%	159,563.3	430.4%
Gastos generales y de administración	144,934.6	3.0%	87,067.3	2.3%	57,867.2	66.5%
<b>UTILIDAD ANTES DE OTROS INGRESOS (GASTOS), NETO</b>	<b>2,601,851.8</b>	<b>53.0%</b>	<b>2,059,650.2</b>	<b>54.6%</b>	<b>542,201.6</b>	<b>26.3%</b>
Otros ingresos (gastos), neto	108,973.3	2.2%	8,868.1	0.2%	100,105.2	1,128.8%
<b>UTILIDAD DE OPERACIÓN</b>	<b>2,710,825.1</b>	<b>55.2%</b>	<b>2,068,518.3</b>	<b>54.8%</b>	<b>642,306.8</b>	<b>31.1%</b>
Gasto por intereses	4,208,911.7	85.7%	3,219,186.7	85.4%	989,724.9	30.7%
(Ganancia) pérdida en actualización de UDIS, neta	89,907.1	1.8%	-	-	89,907.1	100%
Ingresos por intereses	(114,191.5)	(2.3%)	(82,235.5)	(2.2%)	(31,956.0)	38.9%
(Ganancia) pérdida cambiaria, neta	(645.2)	(0.0%)	1,819.3	0.0%	(2,464.4)	(135.5%)
<b>PÉRDIDA ANTES DE IMPUESTOS A LA UTILIDAD</b>	<b>(1,473,156.9)</b>	<b>(30.0%)</b>	<b>(1,070,252.1)</b>	<b>(28.4%)</b>	<b>(402,904.8)</b>	<b>37.6%</b>
<b>IMPUESTOS A LA UTILIDAD</b>	<b>(770,049.1)</b>	<b>(15.7%)</b>	<b>(554,378.4)</b>	<b>(14.7%)</b>	<b>(215,670.7)</b>	<b>38.9%</b>
<b>PÉRDIDA NETA CONSOLIDADA DEL PERIODO</b>	<b>(703,107.7)</b>	<b>(14.3%)</b>	<b>(515,873.7)</b>	<b>(13.7%)</b>	<b>(187,234.0)</b>	<b>36.3%</b>

### Ingresos

Los ingresos totales de RCO ascendieron a 30.3% para situarse en \$4,912.8 millones en 2012 respecto de \$3,771.4 millones en 2011. Los ingresos totales sin considerar los ingresos por construcción de obras de ampliación, pasaron de \$3,734.3 millones a \$4,716.2 millones, lo que representó un incremento de 26.3% o \$981.9 millones. En 2012, los ingresos de RCO consistieron principalmente en ingresos de peaje por concesión, lo que representó un 77.0% de los ingresos totales de 2012, y los ingresos por servicios de operación e ingresos por servicios de peaje recibidos de la SCT en relación con las Concesiones CONIPSA y COVIQSA, los cuales representaron el 18.6% del total de los ingresos consolidados de 2012.

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

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

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

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

### Costos y Gastos

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

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

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

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

Los gastos de amortización aumentaron en 28.7%, o \$237.8 millones para situarse en \$1.07 mil millones en 2012 respecto de \$828.1 millones en 2011 como resultado de un aumento en el valor de los activos bajo concesión que resultó de la realización de ciertas Obras de Ampliación en 2012.

#### Utilidad de Operación; UAFIDA y UAFIDA Ajustada

La utilidad de operación se incrementó en un 31.1% con un valor de \$2,710 millones al cierre de 2012 comparado con un valor de \$2,070 millones al cierre de 2011.

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

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

#### Resultado financiero

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

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

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

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

#### Pérdida antes de impuestos a la utilidad

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

#### Pérdida Neta

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

## Resultados de Operación 2011 vs 2010

**Tabla 25. 2011 comparado con 2010**

Ejercicio fiscal 2011 comparado contra el ejercicio fiscal 2010						
Del 01 de Enero al 31 de Diciembre de:						
(Cifras en miles de pesos excepto porcentajes)						
	% sobre el		% sobre el		Variación \$	Variación %
	2011	total de ingresos	2010	total de ingresos		
<b>INGRESOS TOTALES</b>	3,771,418.2	100.0%	4,135,987.4	100.0%	(364,569.2)	(8.8%)
Ingresos de peaje por concesión	3,387,971.9	89.8%	3,050,042.2	73.7%	337,929.7	11.1%
Ingresos por servicios de peaje	259,220.7	6.9%	-	-	259,220.7	100.0%
Ingresos por servicios de operación	76,559.6	2.0%	-	-	76,559.6	100.0%
Ingresos por uso derecho de vía y otros relacionados	10,596.5	0.3%	1,660.8	0.0%	8,935.8	538.1%
Total ingresos por peaje y otros ingresos de concesión	3,734,348.6	99.0%	3,051,703.0	73.8%	682,645.7	22.4%
Ingresos por construcción de obras de ampliación y rehabilitación	37,069.5	1.0%	1,084,284.4	26.2%	(1,047,214.9)	(96.6%)
<b>COSTOS Y GASTOS</b>	1,711,768.0	45.4%	2,629,113.1	63.6%	(917,345.1)	(34.9%)
Amortización del activo intangible por concesión	828,126.4	22.0%	797,883.9	19.3%	30,242.5	3.8%
Operación y mantenimiento de activo por concesión	619,461.9	16.4%	537,034.0	13.0%	82,427.9	15.3%
Costos de peaje por concesión	140,042.9	3.7%	133,303.3	3.2%	6,739.6	5.1%
Costos de construcción de obras de ampliación y rehabilitación	37,069.5	1.0%	1,084,284.4	26.2%	(1,047,214.9)	(96.6%)
Gastos generales y de administración	87,067.3	2.3%	76,607.5	1.9%	10,459.8	13.7%
<b>UTILIDAD ANTES DE OTROS INGRESOS (GASTOS), NETO</b>	2,059,650.2	54.6%	1,506,874.3	36.4%	552,775.9	36.7%
Otros ingresos (gastos), neto	8,868.1	0.2%	9,333.6	0.2%	(465.4)	(5.0%)
<b>UTILIDAD DE OPERACIÓN</b>	2,068,518.3	54.8%	1,516,207.8	36.7%	552,310.5	36.4%
Gasto por intereses	3,219,186.7	85.4%	2,915,447.1	70.5%	303,739.6	10.4%
(Ganancia) pérdida en actualización de UDIS, neta	-	-	-	-	-	0.0%
Ingresos por intereses	(82,235.5)	(2.2%)	(79,140.0)	(1.9%)	(3,095.6)	3.9%
(Ganancia) pérdida cambiaria, neta	1,819.3	0.0%	(7,517.8)	(0.2%)	9,337.1	(124.2%)
<b>PÉRDIDA ANTES DE IMPUESTOS A LA UTILIDAD</b>	(1,070,252.1)	(28.4%)	(1,312,581.5)	(31.7%)	242,329.4	(18.5%)
<b>IMPUESTOS A LA UTILIDAD</b>	(554,378.4)	(14.7%)	(646,640.7)	(15.6%)	92,262.3	(14.3%)
<b>PÉRDIDA NETA CONSOLIDADA DEL PERIODO</b>	(515,873.7)	(13.7%)	(665,940.8)	(16.1%)	150,067.1	(22.5%)

### Ingresos

Los ingresos totales de RCO disminuyeron en un 8.8% pasando de \$4,136.0 millones al cierre de 2010 a \$3,771.4 millones al cierre de 2011. Los ingresos totales sin considerar los ingresos por construcción, pasaron de \$3,051.7 millones de pesos a \$3,734.3 millones, lo que representó un incremento de 22.37% o \$682.6 millones de pesos. En 2011 los ingresos de RCO consistieron principalmente en ingresos de peaje por concesión, mismos que representaron el 89.8% de los ingresos totales en 2011. Ingresos por servicios de operación CONIPSA y COVIQSA fueron únicamente reconocidos como ingresos para el periodo a partir del 1 de octubre de 2011, momento en el cual RCO consolidó contablemente a CONIPSA y COVIQSA, después de su adquisición el 22 de septiembre de 2011. Como se describe posteriormente, los ingresos totales disminuyeron en 2011 como resultado de una disminución significativa en los ingresos por construcción, debido a la terminación de los proyectos de rehabilitación requeridos en 2010 por el Título de Concesión FARAC I. Como se discute en la sección III.6 "Principales Políticas Contables" del presente Reporte Anual, estos ingresos son compensados por la cantidad correspondiente de costos de construcción, por lo que estos ingresos no tienen un efecto sobre la utilidad operativa de RCO.

Los ingresos de peaje por concesión, aumentaron en un 11.1% llegando a \$3,388.0 millones al cierre de 2011 en comparación con los \$3,050.0 millones al cierre de 2010. Dicho crecimiento, se atribuye a la combinación del



incremento del 4.4% en las tarifas de peaje, un incremento en el TPDA de 4.2% y un incremento de 2.5% en los ingresos derivado de un cambio en la mezcla vehicular a favor de vehículos con un mayor número de ejes.

Los ingresos por uso de derecho de vía aumentaron en un 538.1% a \$10.6 millones en 2011 de \$1.7 millones en 2010, debido a la expansión de los servicios ofrecidos en las Autopistas y en particular a las mejoras hechas a las tiendas de conveniencia y a la apertura de 15 nuevas tiendas de conveniencia bajo la marca Oxígeno.

Los pagos por servicios de peaje y los pagos por servicios de operación hechos a CONIPSA y COVIQSA fueron \$259.2 millones y \$76.6 millones, respectivamente, al cierre de 2011. RCO registró los ingresos de operación de CONIPSA y COVIQSA a partir del 1 de octubre de 2011, después de que fueron adquiridas por RCO el 22 de septiembre de 2011, por lo tanto, dichos montos únicamente reflejan pagos hechos por la SCT con posterioridad a dicha fecha.

Los ingresos por construcción de obras de ampliación y rehabilitación, disminuyeron en 2011, ya que los proyectos de rehabilitación requeridos por el Título de Concesión FARAC I fueron completados en 2010. Durante dicho año, RCO erogó fondos considerables a fin de completar los trabajos de construcción mencionados. Dichos fondos se obtuvieron del Fideicomiso de obras de ampliación. Como se discute en la Sección III.6 "Principales Políticas Contables" del presente Reporte Anual, estos ingresos son compensados por la cantidad correspondiente de costos de construcción, por lo que estos ingresos no tienen un efecto en la utilidad de operación de RCO.

#### Costos y gastos

Los gastos de operación y mantenimiento se incrementaron en un 15.3% equivalente a \$619.5 millones al cierre de 2011 en comparación con \$537.0 millones al cierre de 2010. Dicho incremento se atribuye principalmente a: (i) el incremento en el costo de operación en \$48.1 millones, respecto a 2010, debido a la consolidación de COVIQSA y CONIPSA, a partir del 1 de octubre de 2011 y (ii) el registro de gastos de reorganización relacionados con la adquisición de COVIQSA y CONIPSA. Estos costos fueron compensados parcialmente por la disminución en la provisión de costos de mantenimiento mayor, que ascendió a \$256.4 millones en 2011, mientras la registrada en 2010 fue de \$300.0 millones.

Los costos de peaje por concesión aumentaron un 5.1% equivalente a \$140.0 millones al cierre de 2011 en comparación con los \$133.3 millones al cierre del 2010. Dicho incremento se atribuye principalmente al: (i) incremento de \$1.7 millones en la contraprestación a la SCT bajo el Contrato de Concesión, (ii) incremento de \$1.8 millones en la comisión pagada a la operadora, bajo el Contrato de Operación, lo anterior debido a un incremento en el UAFIDA que sirve como base para calcular la comisión y, (iii) incremento de \$2.0 millones en publicidad y mercadotecnia.

Los costos de construcción de Obras de Ampliación y trabajos de rehabilitación disminuyeron un 96.6% a \$37.1 millones en 2011 de \$1,084.3 millones registrados al cierre de 2010. De conformidad con CINIIF 12, estos costos son reconocidos en el año en que las Obras de Ampliación son construidas y durante la primera fase de los proyectos de rehabilitación. La primera fase del proyecto de rehabilitación se completó en 2010, lo que resultó en un decremento significativo en los costos de construcción para 2011. Estos costos han sido cubiertos por el fideicomiso de Obras de Ampliación.

Los gastos generales y de administración incrementaron un 13.7% equivalente a \$87.1 millones al cierre de 2011 en comparación con los \$76.6 millones al finalizar el 2010. Dicho incremento se atribuye a la inversión de una cantidad significativa de recursos y fortalecimiento de la estructura organizacional de RCO.

Los gastos de amortización se incrementaron un 3.8%, o \$30.2 millones, a \$828.1 millones en 2011 de \$797.9 millones en 2010 como resultado de un incremento en el valor de los activos concesionados.

#### Utilidad de operación: UAFIDA y UAFIDA Ajustada

La utilidad de operación se incrementó en un 36.4% llegando a un monto de \$2,068.5 millones al finalizar 2011 en comparación con \$1,516.2 millones al cierre de 2010.

La UAFIDA incrementó 25.2% al registrar \$2,898.8 millones al cierre de 2011 respecto a \$2,315.1 millones al cierre de 2010. Este incremento resultado del incremento en la utilidad de operación.

La UAFIDA Ajustada se incrementó en un 20.7% alcanzando \$3,155.1 millones al cierre de 2011 en comparación a los \$2,615.1 millones al cierre de 2010.

### Resultado financiero

El gasto por intereses se incrementó en 10.4% o \$303.7 millones alcanzando un monto de \$3,219.2 millones al cierre de 2011, dicho incremento se debió principalmente a: (i) un aumento de \$214.1 millones en intereses y comisiones generados por los Créditos Capex, lo anterior como resultado de la terminación de la primera fase de la rehabilitación de las Autopistas, mismos que dejaron de ser capitalizados y fueron llevados al gasto.

Los ingresos por intereses se incrementaron en 3.9% o \$3.1 millones en 2011 alcanzando \$82.2 millones en comparación con \$79.1 millones al cierre de 2010.

En 2011 se registró una pérdida cambiaria de \$1.8 millones, en comparación con la ganancia cambiaria de \$7.5 millones al cierre del 2010.

### Pérdida antes de Impuestos a la utilidad

En 2011, la pérdida antes de impuestos a la utilidad fue de \$1,070.2 millones, que representa una disminución del 18.5% respecto de la pérdida de \$1,312.6 millones reportada en 2010. Esta disminución fue atribuida al incremento del 36.4% en la utilidad de operación antes mencionado.

### Pérdida Neta

La pérdida neta consolidada disminuyó un 22.5% alcanzando \$515.9 millones al cierre de 2011 en comparación con \$666.0 millones al cierre de 2010. Dicha disminución proviene del incremento del 36.4% en la utilidad de operación previamente detallado.

### Flujos de Efectivo Históricos

La siguiente tabla establece los componentes de los flujos de efectivo de RCO para los periodos indicados:

**Tabla 26. Flujos de Efectivo**

<b>Para el ejercicio fiscal terminado el 31 de diciembre de:</b>	<b><u>2012</u></b>	<b><u>2011</u></b>	<b><u>2010</u></b>
	<b>(en miles de pesos)</b>		
<b><u>Estado de Flujos de Efectivo Consolidado:</u></b>			
Flujos de efectivo netos proveídos por actividades operativas	3,390,884.9	2,758,413.5	2,565,042.9
Flujos de efectivo netos proveídos por (usados en) actividades de inversión	(301,381.1)	84,399.5	(933,804.7)
Flujos de efectivo netos usados en actividades de financiamiento	(1,820,478.1)	(2,468,042.3)	(2,177,702.3)

### Actividades de Operación

El efectivo neto obtenido por actividades de operación consiste principalmente en ingresos de peaje por concesión, ingresos por servicios de peaje, ingresos por servicios de operación e ingresos por uso de derecho de vía. El efectivo neto generado por actividades operativas para el ejercicio fiscal terminado el 31 de diciembre de 2012 fue \$3,390.9 millones y fue compuesto principalmente por ingresos de peaje por concesión, ingresos por servicios de peaje, ingresos por servicios de operación e ingresos por uso de derecho de vía. Por otra parte, se realizaron pagos a partes relacionadas por \$273.0 millones y otros cargos en efectivo relacionados con pago de intereses y pagos respecto de instrumentos derivados.

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

El efectivo neto proveído por actividades operativas para el ejercicio fiscal terminado el 31 de diciembre de 2010 fue \$2,565.0 millones y fue compuesto principalmente por ingresos de peaje por concesión, e ingresos por uso de derecho de vía en relación con el uso de derecho de vía en dicho año, de igual manera se realizaron pagos a

proveedores por \$107.9 millones y otros cargos en efectivo relacionados con pago de intereses y pagos respecto de instrumentos derivados.

#### Actividades de Inversión

El efectivo neto utilizado en actividades de inversión consiste principalmente en pagos hechos por los activos intangibles de la concesión relacionados con Obras de Ampliación o rehabilitación y pagos relacionados con la adquisición de CONIPSA y COVIQSA. El efectivo neto utilizado en actividades de inversión para el ejercicio fiscal terminado el 31 de diciembre de 2012 fue \$301.4 millones y se compuso principalmente de pagos hechos para completar ciertas Obras de Ampliación por \$299.6 millones, montos que incrementan el valor en libros de los activos intangibles de la concesión.

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

El efectivo neto utilizado en actividades de inversión para el ejercicio fiscal terminado el 31 de diciembre de 2010 fue \$933.8 millones y se compuso principalmente de pagos hechos para completar ciertas rehabilitaciones requeridas por el Título de Concesión FARAC I por \$931.2 millones, montos que incrementan el valor en libros de los activos intangibles de la concesión.

#### Actividades de Financiamiento

El efectivo neto utilizado en actividades de financiamiento consiste principalmente en pagos anticipados de deuda, pagos de intereses, pagos de instrumentos financieros derivados y pagos de costos y comisiones por emisión de deuda. El efectivo neto utilizado en actividades de financiamiento para el ejercicio fiscal terminado el 31 de diciembre de 2012 fue \$1,820.5 millones y se compuso principalmente de pagos anticipados de deuda por \$6,559.3 millones, pagos de intereses por \$2,027.0 millones, pagos de instrumentos financieros derivados por \$1,614.5 millones y pagos de gastos y comisiones por emisión de deuda por \$238.1 millones, parcialmente compensados por los fondos provenientes de la emisión de los CB por \$8,623.4 millones.

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

El efectivo neto utilizado en actividades de financiamiento para el ejercicio fiscal terminado el 31 de diciembre de 2010 fue \$2,177.7 millones y se compuso principalmente de pagos anticipados de deuda por \$343.2 millones, pagos de intereses por \$1,946.7 millones y pagos de instrumentos financieros derivados por \$993.3 millones, parcialmente compensados por los fondos provenientes de Créditos de Liquidez y Créditos Capex por \$1,108.0 millones.

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

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

##### **Activos**

##### **Efectivo y equivalentes de efectivo**

El monto de este rubro asciende a \$3,091.9 millones al finalizar el 2012, mostrando un incremento de \$1,266.8 millones respecto a \$1,825.1 millones al 2011. El diferencial se compone por: (i) incremento en el efectivo de FARAC I por \$1,007.2 millones, proveniente de la Emisión de Certificados Bursátiles, que tienen como destino la reserva de servicio de deuda así como una parte de los costos de emisión y colocación que al cierre de diciembre de 2012 no se han pagado y (ii) un incremento en el efectivo de COVIQSA por \$247.3 millones derivado del incremento del cobro de saldos pendientes por servicios de peaje y de operación.

### Clientes

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

### Otras cuentas por cobrar y pagos anticipados

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

### Activo no circulante.

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

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

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

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

### Pasivos

#### Intereses de financiamiento por pagar

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

#### Provisiones de corto plazo

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

#### Cuentas por pagar a partes relacionadas

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

#### Deuda a corto plazo

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

### Deuda de largo plazo y nivel de deuda

El financiamiento de largo plazo tiene seis componentes: (i) Crédito de Adquisición FARAC I, (ii) Crédito de Liquidez FARAC I, (iii) Créditos de Gastos de Capital FARAC I, (iv) Certificados Bursátiles FARAC I, (v) Crédito Simple COVIQSA y, (vi) Crédito Simple CONIPSA, estos últimos derivados de la incorporación de dichas subsidiarias. De conformidad con las NIIF, el financiamiento de largo plazo se presenta neto de los gastos y comisiones amortizables.

Con base en lo anterior, el saldo total de la deuda a largo plazo se incrementó en 6.98% finalizando el cuarto trimestre de 2012 en \$31,343.0 millones, equivalente a un monto de \$2,046.0 millones sobre el saldo final de \$29,297.0 millones al cierre del año 2011. Este incremento se debe principalmente a la primera emisión de Certificados Bursátiles, cuyos recursos netos tuvieron como destino principal el pago de una porción del Crédito de Adquisición así como extender el plazo de la deuda (como se mostró previamente en el apartado de pasivo no circulante de FARAC I).

A continuación los principales movimientos en este rubro:

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

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

Por la incorporación de CONIPSA y COVIQSA, al 31 de diciembre de 2012 se encuentran consolidados \$1,487.3 millones por el crédito simple, siendo \$1,105.3 millones correspondientes a COVIQSA y \$382.0 millones de CONIPSA.

### Instrumentos financieros derivados

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

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

##### FARAC I

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

##### COVIQSA

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

##### CONIPSA

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

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

#### FARAC I

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

#### Capital

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

1. Instrumentos de deuda con características de capital: se cancelaron \$350.0 millones debido a que no se llevó a cabo el pago adicional en virtud de que no se cumplieron las condiciones establecidas en el convenio de compraventa de CONIPSA y COVIQSA.
2. Resultados acumulados: pérdida del ejercicio asciende a \$703.1 millones.
3. Otros componentes de utilidad integral
  - a. Valuación de instrumentos financieros derivados: un efecto neto a cargo por \$295.7 millones en la valuación que contiene un efecto de impuesto a la utilidad diferido favorable correspondiente a instrumentos financieros derivados por \$113.3 millones.

#### Fuentes internas y externas de liquidez

Las fuentes internas de liquidez de RCO son en su mayor parte los ingresos recibidos por peaje y demás ingresos por concesiones, ya que los ingresos por servicios adicionales al cobro de peaje, no tienen actualmente un peso significativo. Las fuentes externas de liquidez son el Crédito de Liquidez, los Créditos de Gastos de Capital previamente mencionados, así como en el caso particular de 2012, lo fueron los recursos obtenidos de la emisión de Certificados Bursátiles.

#### Beneficios por impuestos a la utilidad

Como resultado de los costos atribuibles a la amortización de la contraprestación pagada por adelantado del Título de Concesión FARAC I y los resultados netos de financiamiento, a la fecha RCO no ha generado utilidad fiscal. Derivado de lo anterior, en 2012 RCO no tuvo que pagar ISR (o IETU) y finalizó el ejercicio con un beneficio por ISR diferido acumulado por \$4,611.3 millones mencionado previamente, mientras que en 2011 cerró con \$3,728.7 millones y en 2010 con \$3,164.2.

#### Inversiones relevantes en capital

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

#### Razón de liquidez y apalancamiento

La razón de liquidez de RCO (activo circulante/pasivo circulante) tuvo la siguiente variación: al cierre de 2012 fue equivalente a 2.91, mientras que al cierre de 2011 se situó en 2.3, lo cual representó un aumento de 25.9%, debido principalmente al incremento de 69.4% o \$1,266.8 millones en efectivo y equivalentes (más detalle en la sección de efectivo y equivalentes de efectivo), un decremento de \$417.2 millones en clientes (más detalle en la sección de clientes), un incremento de \$186.6 millones en la porción corriente en de activos financieros de corto plazo, un incremento de \$164.0 millones de intereses por pagar financieros debido a la provisión de los intereses devengados por pagar semestralmente de Certificador Bursátiles denominados en pesos y en UDI, un incremento de 70.7% o \$177.3 millones en provisiones a corto plazo, un decremento de \$273.0 millones en las cuentas por pagar a partes relacionadas y una disminución de \$73.3 millones en impuestos por pagar y en impuestos por pagar a la utilidad.

#### Operaciones fuera del Estado de situación financiera

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

## **Cambios ocurridos en los principales rubros del estado de situación financiera al 2011**

### **Activos**

#### **Efectivo y equivalentes de efectivo**

El monto de este rubro asciende a \$1,825.1 millones al finalizar el 2011, mostrando un incremento de \$293.0 millones respecto a \$1,532.1 millones al 2010. El diferencial se compone por: (i) decremento en el efectivo de RCO por \$118.8 millones, derivado del efecto neto entre el incremento en ingresos y los pagos al Crédito de Liquidez, el pago anual por instrumentos financieros derivados de tasa variable a tasa fija más UDI y la aplicación de efectivo del fideicomiso de Obras de Ampliación por \$119.1 millones; (ii) el depósito de \$250.0 millones correspondientes a la aportación de capital para cubrir la porción de pago en efectivo por la adquisición de CONIPSA y COVIQSA; y (iii) \$161.8 millones por la incorporación de CONIPSA y COVIQSA.

Por su parte, al término del 2010, el rubro de efectivo y equivalentes de efectivo finalizó en \$1,532.1, un decremento de 26.3% respecto al saldo del 2009 registrado por \$2,078.6 millones; lo anterior es derivado del avance en las Obras de Ampliación lo que provocó un decremento en el efectivo del Fideicomiso de Obras de Ampliación al cierre de 2010, el cual fue fondeado desde el inicio de la concesión con efectivo otorgado por los socios para afrontar el compromiso de aportación establecido por la SCT para llevar a término las mismas.

#### **Clientes**

El rubro de clientes al 2011 asciende a \$974.4 millones, mostrando un incremento de \$933.9 millones respecto a \$40.4 millones al 2010, siendo \$917.0 millones correspondientes a la incorporación de las cuentas por cobrar que CONIPSA y COVIQSA tienen con la SCT conforme a los contratos correspondientes.

Así también, este rubro al 2010 en comparación con 2009 tuvo un decremento del 20.9% al situarse en \$40.4 millones al respecto de los \$51.2 millones al cierre del ejercicio 2009.

#### **Activo por Concesión**

El activo intangible por concesión al finalizar el 2011 suma \$46,147.2 millones, un incremento de 3.7% o \$1,638.2 millones derivados principalmente de la incorporación del activo intangible de CONIPSA y COVIQSA. Por su parte, este rubro tuvo un incremento de 0.3% al 2010 en comparación con el cierre de 2009 situándose en \$44,509.0 millones respecto de los \$44,352.6 millones en 2009.

Adicionalmente en 2011, por la incorporación de CONIPSA y COVIQSA, se integra el rubro de Activo Financiero, el cual representa el activo que conforme al Título de Concesión de CONIPSA y COVIQSA otorga el derecho a cobrar el Pago por Disponibilidad a la SCT. El total del activo financiero a corto plazo es por \$377.4 millones y el correspondiente al largo plazo es por \$930.2 millones al cierre del 2011.

### **Pasivos**

#### **Provisiones de corto plazo**

Al cierre del 2011 este rubro se situó en \$250.7 millones respecto de los \$174.1 millones al finalizar el 2010; 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.

Por su parte, los \$174.1 millones del ejercicio 2010 significaron un incremento de \$155.0 millones respecto de los \$19.1 millones al finalizar el 2009, dicha variación es principalmente resultado del reconocimiento de la porción a corto plazo por \$170.0 millones de los \$300.0 millones de la provisión de costos de mantenimiento mayor que comenzó su registro en 2010.

#### **Cuentas por pagar a partes relacionadas**

Al finalizar el 2011, las cuentas por pagar a partes relacionadas se incrementaron en \$701.5 millones al situarse en \$716.5 millones, respecto a los \$15.1 millones al finalizar el 2010, debido principalmente a los términos de la transacción de compraventa de CONIPSA y COVIQSA.

Respecto al cierre de 2010 en comparación con 2009, este rubro tuvo un decremento del 85.9% al situarse en 2009 en \$15.1 millones respecto de los \$107.0 millones al cierre de 2009.

### Deuda a corto plazo

Derivado de la adquisición de CONIPSA y COVIQSA se consolidó deuda con vencimiento a corto plazo al 2011 por \$86.1 millones, de conformidad a los Contratos de Crédito de CONIPSA y COVIQSA. De los cuales \$38.9 millones corresponden a COVIQSA y \$47.2 millones a CONIPSA. Al cierre de 2010 y 2009 no se contaba con deuda a corto plazo.

### Deuda de largo plazo y nivel de deuda

El financiamiento de largo plazo tiene cuatro componentes: (i) Crédito de Adquisición, (ii) Crédito de Liquidez, (iii) Crédito de Gastos de Capital, (iv) Crédito Simple de amortización lineal para COVIQSA y, (v) Crédito Simple de amortización lineal para CONIPSA, estos últimos derivados de la incorporación de dichas subsidiarias. De conformidad con las NIIF, el financiamiento de largo plazo se presenta neto de los gastos y comisiones amortizables.

En base a lo anterior, el saldo total de la deuda a largo plazo se incrementó en 7.2% finalizando el 2011 en \$29,296.9 millones, equivalente a un monto de \$1,976.6 millones sobre el saldo final de \$27,320.3 millones al 2010. Este incremento se debe a: (i) disposiciones del Crédito de Gastos de Capital para pago de los trabajos de rehabilitación por \$360.0 millones al 2011; (ii) disposición de \$200.0 millones al Crédito de Liquidez del 2011 respecto al 2010; (iii) pagos al Crédito de Liquidez de conformidad con el Contrato de Crédito por \$270.2 millones al 2011 respecto al 2010; y (iv) un incremento de \$97.2 millones al 2011 derivados de los gastos y comisiones por financiamiento. Por la incorporación de CONIPSA y COVIQSA se consolidaron \$1,589.7 millones por el crédito simple, siendo \$1,155.4 millones correspondientes a COVIQSA y \$434.2 millones de CONIPSA.

### Instrumentos financieros derivados

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

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

##### FARAC I

Al final del 2011, el monto nocional de los swaps de tasa variable a una tasa fija promedio ponderada de 8.5% se situó en \$15,070.0 millones de pesos y con un Precio Limpio pasivo de \$1,592.4 millones.

##### COVIQSA

Al final del 2011, COVIQSA cuenta con un monto nocional de swaps de tasa variable a una tasa fija promedio ponderada de 8.0% por \$1,071.8 millones de pesos y cuyo Precio Limpio activo es de \$8.5 millones.

##### CONIPSA

Al final del 2011, CONIPSA cuenta con un CAP con precio de ejercicio de 7.5% y un nocional de \$481.4 millones de Pesos y cuyo Precio Limpio activo es de \$23.7 Pesos

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

##### FARAC I

El nocional de los instrumentos de cobertura tasa variable a tasa fija más UDI cerró el trimestre en \$11,365.0 millones reconocidos con un Precio Limpio pasivo de \$1,099.7 millones.

### Capital

En lo referente a las variaciones del Capital Contable de RCO, al 31 de diciembre de 2011 el capital contable fue de \$20,418.5 millones, comparado con \$19,188.9 millones al 31 de diciembre de 2010 y \$20,551.5 al cierre de 2009.

Por su parte, los movimientos a la participación controladora al 31 de diciembre de 2011 fueron los siguientes:



1. Capital social: Incremento en \$2,150.0 millones por aportaciones de capital efectuadas para la adquisición de CONIPSA y COVIQSA.
2. Resultados acumulados: pérdida por \$515.9 millones.
3. Otros componentes de utilidad integral
  - a. Valuación de instrumentos financieros derivados: un efecto neto a cargo por \$404.6 millones en la valuación que contiene un efecto de impuesto a la utilidad diferido favorable correspondiente a instrumentos financieros derivados por \$158.6 millones.
4. Pérdidas/ganancias actuariales: pérdida por \$4,217.0 pesos.

### ***Fuentes internas y externas de liquidez***

Las fuentes internas de liquidez de RCO son en su mayor parte los ingresos recibidos por peaje y demás ingresos por concesiones, ya que los ingresos por servicios adicionales al cobro de peaje, no tienen actualmente un peso significativo. Las fuentes externas de liquidez son el Crédito de Liquidez y el Crédito Capex previamente mencionados, así como en el caso particular de 2009, lo fueron los recursos obtenidos de la emisión de certificados de capital de desarrollo.

### ***Beneficios por impuestos a la utilidad***

Como resultado de los costos atribuibles a la amortización de la contraprestación pagada por adelantado del Título de Concesión FARAC I y los resultados netos de financiamiento, a la fecha RCO no ha generado utilidad fiscal. Derivado de lo anterior, en 2011 RCO no tuvo que pagar ISR (o IETU) y finalizó el ejercicio con un beneficio por ISR Diferido acumulado por \$3,728.7 millones mencionado previamente, mientras que en 2010 cerró con \$3,164.2 millones y en 2009 con \$2,245.7.

### ***Inversiones relevantes en capital***

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

### ***Razón de liquidez y apalancamiento***

La razón de liquidez de RCO (activo circulante/pasivo circulante) tuvo la siguiente variación: al cierre de 2011 se situó en 2.3 respecto a 3.1 al cierre de 2010, equivalente a una disminución de 26.2%; los cambios en el 2011 se debieron a que a pesar del incremento en el activo circulante en 108.8%, el pasivo circulante tuvo un incremento de 183.0% derivado principalmente del incremento en \$701.5 millones en el rubro de cuentas por pagar a partes relacionadas debido a los términos de la transacción de compraventa de CONIPSA y COVIQSA.

El nivel de apalancamiento (pasivo total entre capital contable) tuvo un incremento de 5.7% al cierre del 2011 comparado con 2010, registrando niveles de 1.7 y 1.6 respectivamente; en 2009, la razón indicó 1.4 debido al comportamiento de la deuda a largo plazo al finalizar dicho ejercicio.

### ***Operaciones fuera del Estado de situación financiera***

Al 31 de diciembre de 2011, RCO y subsidiarias no tienen operaciones fuera de Balance General que afecten su condición financiera, sus resultados operativos o su liquidez.

### ***Obligaciones Contractuales***

La tabla siguiente contiene una estimación de los pagos futuros de FARAC I con base en las obligaciones contractuales al 31 de diciembre de 2012 y resume el efecto estimado que dichas obligaciones tendrán sobre el flujo de efectivo de dicha concesión.

**Tabla 27. Obligaciones contractuales FARAC I**

	Pagos debidos por periodo				
	Total	Menos de 1 año	1-3 años	3-5 años	Más de 5 años
<b>Obligaciones contractuales (1):</b>					
Créditos preferentes (2)	33,055,976.0	2,314,947.0	10,671,424.0	8,043,621.0	12,148,969.0
Créditos preferentes - Crédito de Gastos de Capital HSBC(3)	121,920.0	7,511.0	37,052.0	53,449.0	23,908.0
Créditos preferentes -2012 Certificados Bursátiles	19,116,210.0	510,740.0	1,670,318.0	1,163,645.0	15,771,506.0
Título de Concesión (4)	470,094.0	18,930.0	37,860.0	37,860.0	375,444.0
Contrato de operación y mantenimiento (5)	4,852,189.0	195,390.0	390,780.0	390,780.0	3,875,238.0
<b>Total obligaciones contractuales</b>	<b>57,739,374.0</b>	<b>3,047,518.0</b>	<b>12,807,434.0</b>	<b>9,689,356.0</b>	<b>32,195,066.0</b>

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

(2)Incluye pagos en relación a los Créditos Preferentes (incluyendo cualquier pago relacionado de los Instrumentos Financieros Derivados). Las obligaciones relativas a dichos Créditos Preferentes se estimaron con la tasa de interés aplicable a dichos créditos al 31 de diciembre de 2012 y no asume ningún pago anticipado de capital.

(3)Incluye pagos bajo el Crédito de Gastos de Capital de HSBC. Las obligaciones relativas a dicho crédito se estimaron con la tasa de interés aplicable a dicho crédito al 31 de diciembre de 2012 y no asume ningún pago anticipado de capital adicional a los pagos obligatorios establecidos en dicho contrato.

(4)Para el propósito de la determinación de las cantidades anuales pagaderas por parte de RCO en relación con el Título de Concesión FARAC I, RCO asumió que recibirá la misma cantidad de ingresos de peaje por concesión que los recibidos en el ejercicio 2012 en los siguientes años. El ingreso real puede diferir significativamente de dicha estimación.

(5)Para el propósito de determinar las cantidades anuales pagaderas bajo el contrato que FARAC I tiene con el operador ICA Infraestructura, RCO asumió que: (i) los pagos o iguales mensuales de operación y mantenimiento serán las mismas que los realizados en el ejercicio 2012 y, (ii) FARAC I generará la misma UAFIDA que la generada el ejercicio 2012. Los gastos de operación y mantenimiento reales así como la UAFIDA real para los siguientes años pueden diferir significativamente de dichas estimaciones.

## Ajustes Fuera del Balance

Al 31 de diciembre de 2012, el Emisor y sus subsidiarias no fueron parte de algún ajuste fuera del balance que pudiera afectar su situación financiera, resultados de operaciones o liquidez.

### III.4.3 Control Interno

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

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

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

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

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

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

Provisión para gastos de mantenimiento mayor (Capex).

De conformidad con las normas contables, la Compañía deja de reconocer ingresos y costos por construcción una vez concluidas las etapas de trabajos de rehabilitación así como las Obras de Ampliación establecidas por el Título de Concesión FARAC I; sin embargo, debe comenzar a provisionar lo necesario para afrontar el mantenimiento mayor consecuente, por lo cual se realiza mensualmente una provisión que descuenta (a partir de

octubre de 2010), un monto resultante de la proyección de gastos Capex de los siguientes 5 años traído a valor presente.

En consecuencia de lo anterior, los ingresos y costos por construcción de la Compañía pueden variar en periodos futuros como consecuencia de la actualización de dicha proyección de gastos conforme a las necesidades presentes y futuras. Sin embargo, dado que las cantidades reportadas por concepto de ingresos y costos por construcción de trabajos de rehabilitación y Obras de Ampliación son sustancialmente iguales, esto no tiene un efecto significativo en su utilidad de operación y su utilidad neta.

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

#### **III.6.1 Bases de presentación ejercicio 2012**

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

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

##### *Bases de medición*

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

##### *Costo histórico*

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

##### *Valor razonable*

El valor razonable se define como el precio que se recibiría por vender un activo o que se pagaría por transferir un pasivo en una transacción ordenada entre participantes en el mercado a la fecha de valuación.

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

Los estados financieros consolidados incluyen los de Red de Carreteras de Occidente, S.A. B. de C.V. y los de sus subsidiarias en las que tiene control. El control se obtiene cuando la Compañía tiene el poder para gobernar las políticas financieras y operativas de una Compañía a fin de obtener beneficios de sus actividades.

##### *Los saldos y operaciones importantes entre las compañías consolidadas han sido eliminados*

Como se menciona a lo largo del presente Reporte Anual, derivado de la adquisición de COVIQSA y CONIPSA, a partir de septiembre de 2011, RCO consolida los resultados de estas dos compañías. Es de destacar que, para el período del 22 de septiembre de 2011 (fecha de adquisición) al 31 de diciembre de 2011, RCO consolidó únicamente 100 días de los resultados operativos y financieros de COVIQSA y CONIPSA, mientras que el estado de situación financiera al 31 de diciembre de 2011 incorporó el total de los activos y pasivos de ambas compañías.

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

Los estados financieros consolidados y notas al 31 de diciembre de 2012, 2011 y 2010 y por los años que terminaron en esas fechas, incluyen saldos y transacciones expresados en miles de pesos.

### III.6.2 Principales políticas contables 2012

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

Consisten principalmente en depósitos bancarios en cuentas de cheques e inversiones en valores a corto plazo, de gran liquidez, fácilmente convertibles en efectivo con vencimiento hasta de tres meses a partir de su fecha de adquisición y sujetos a riesgos poco importantes de cambios en valor. El efectivo se presenta a valor nominal y los equivalentes se valúan a su valor razonable; las fluctuaciones en su valor se reconocen en resultados del período. Los equivalentes de efectivo están representados principalmente por inversiones en instrumentos gubernamentales o libres de riesgo. El efectivo y equivalentes cuya disponibilidad sea restringida o con un propósito específico se presenta por separado en el activo circulante o no circulante, según corresponda.

b) ***Activos financieros***

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

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

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

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

La Compañía utiliza para reconocer los contratos de concesión la Interpretación No.12 del Comité de Interpretaciones de las Normas Internacionales de Información Financiera “Acuerdos para la concesión de servicios” (“IFRIC 12”) principalmente para el reconocimiento de las adiciones, mejoras y ampliaciones a las autopistas concesionadas. Esta interpretación se refiere al registro por parte de operadores del sector privado involucrados en proveer activos y servicios de infraestructura al sector público sustentados en acuerdos de concesión, clasificando los activos en activos financieros, activos intangibles o una combinación de ambos.

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

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

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

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

El activo intangible reconocido en el estado de situación financiera se amortiza durante el período de la concesión, que se menciona en la Nota 1 de los Estados Financieros, con base en el aforo vehicular. La vida útil estimada y método de amortización se revisan al final de cada período de reporte y el efecto de cualquier cambio en la estimación se reconoce de manera prospectiva.

d) **Derechos de franquicia**

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

e) **Mobiliario y equipo**

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

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

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

f) **Costos por préstamos**

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

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

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

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

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

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

Si se estima que el monto recuperable de un activo (o unidad generadora de efectivo) es menor que su valor en libros, el valor en libros del activo (o unidad generadora de efectivo) se reduce a su monto recuperable. Las pérdidas por deterioro se reconocen inmediatamente en resultados.

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

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

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

El importe reconocido como provisión es la mejor estimación del desembolso necesario para liquidar la obligación presente, al final del período sobre el que se informa, teniendo en cuenta los riesgos y las incertidumbres que rodean a la obligación. Cuando se valúa una provisión usando los flujos de efectivo estimados para liquidar la obligación presente, su valor en libros representa el valor presente de dichos flujos de efectivo.

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

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

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

i) **Pasivos financieros**

i). Clasificación como deuda o capital

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

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

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

Se clasifican con fines de negociación los instrumentos financieros derivados, excepto los que son designados y son efectivos como cobertura de flujos de efectivo. La Compañía valúa sus instrumentos financieros derivados de cobertura a valor razonable.

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

iii). Otros pasivos financieros

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

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

El costo amortizado de un pasivo financiero es el importe inicial reconocido de dicho pasivo menos los reembolsos de principal y más o menos la amortización acumulada, utilizando el método de tasa de interés efectiva de cualquier diferencia entre el importe inicial y el monto al vencimiento.

El método de tasa de interés efectiva es un método de cálculo del costo amortizado de un pasivo financiero y de asignación del gasto financiero a lo largo del período pertinente. La tasa de interés efectiva es la tasa que descuenta exactamente los flujos estimados de pagos en efectivo a lo largo de la vida esperada del pasivo financiero (o, cuando sea adecuado, en un período más corto) al importe neto en libros del pasivo financiero en su reconocimiento inicial.

iv). Baja de pasivos financieros

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

j) **Reconocimiento de ingresos por peaje**

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

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

k) **Reconocimiento de ingresos y costos de construcción de obras de ampliación y de rehabilitación**

La administración de la Compañía reconoce los ingresos y costos de construcción en los casos que los proyectos de extensión y rehabilitación incrementen la capacidad de los activos concesionados para generar beneficios económicos futuros. El CINIIF establece que conforme a títulos de concesión, en los cuales una entidad recibe ya sea un derecho intangible para hacer uso y operar infraestructura o recibe dinero en efectivo u otros pagos de activos financieros para operar dicha infraestructura, cualquier construcción, expansión o mejora llevada a cabo a estos activos conforme al título de concesión también representa una fuente de ingresos, aunque no de efectivo, conforme al título. Por tanto, cuando el Emisor lleva a cabo la construcción de Trabajos de Expansión, o en los casos que en anteriormente ha efectuado mejoras a las Autopistas, ha incurrido en costos de construcción y reconoce que ha recibido ingresos por montos iguales, por lo tanto no tienen efecto alguno sobre los ingresos por operación.

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

CONIPSA reconoce los ingresos por pagos por servicios de peaje y pagos por servicios de operación conforme se devengan en términos del Contrato de PPS que celebró con la SCT. En 2011 y 2012, COVIQSA de igual manera reconoció ingresos por pagos por servicios de peaje conforme fueron devengados. En abril de 2012, COVIQSA y SCT negociaron un tope sobre el monto total de pagos por servicios de peaje y pagos por servicios de operación conforme fueran devengados, y debido a que se llegó a dicho tope antes del término del ejercicio social, el Emisor tuvo que llevar a cabo un ajuste a sus estados de resultados integrales (pérdidas) consolidados para el ejercicio social 2012 para contabilizar los ingresos registrados que no serían pagados por la SCT.

A fin de reflejar de manera más precisa la facturación y la recepción de los pagos de la SCT por concepto de cuotas de uso adelantadas, COVIQSA ha modificado su política de contabilidad respecto de pagos por servicios de peaje y pagos por servicios de operación. Conforme al nuevo método, COVIQSA reconoce ingresos de manera mensual equivalentes a una doceava parte del monto máximo respecto de los pagos por servicios de peaje y pagos por servicios de operación previstos en el Contrato de PPS modificado. Al término de cada trimestre, COVIQSA efectuará un ajuste conforme a los pagos recibidos por cada periodo, si el pago por servicio de peaje real fuera mayor que dicho ingreso, se ajustará para hacerlos equivalentes.

m) **Estado de utilidad integral**

La Compañía optó por presentar el estado de utilidad integral y un renglón de utilidad de operación.

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

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

La PTU se registra en los resultados del año en que se causa y se presenta en el rubro de gastos generales y de administración en los estados consolidados de utilidad integral adjuntos

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

La Compañía otorga primas de antigüedad a todos sus empleados cuando se separan y son personas que tengan 15 años o más laborando o a aquellas que sean despedidas independientemente del tiempo de antigüedad en la Compañía. Estos beneficios consisten en un único pago equivalente a doce días de salario por año de servicio valuados al salario más reciente del empleado sin exceder de dos veces el salario mínimo general vigente.

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

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

p) **Beneficios directos a los empleados**

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

q) **Impuestos a la utilidad**

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

- Impuestos a la utilidad causados

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

- Impuestos a la utilidad diferidos

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

Se reconoce un pasivo por impuestos diferidos por diferencias temporales gravables asociadas con inversiones en subsidiarias y asociadas, y participaciones en negocios conjuntos, excepto cuando la Compañía 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 habrán utilidades fiscales futuras suficientes contra las que se utilicen esas diferencias temporales y se espera que éstas se reversarán en un futuro cercano.



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

Los activos y pasivos por impuestos diferidos se valúan empleando las tasas fiscales que se espera aplicar en el período en el que el pasivo se pague o el activo se realice, basándose en las tasas (y leyes fiscales) que hayan sido aprobadas o sustancialmente aprobadas al final del periodo sobre el que se informa. La valuación de los pasivos y activos por impuestos diferidos refleja las consecuencias fiscales que se derivarían de la forma en que la Compañía espera, al final del periodo sobre el que se informa, recuperar o liquidar el valor en libros de sus activos y pasivos.

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

- **Impuestos causados y diferidos**

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

r) ***Instrumentos financieros derivados***

La Compañía utiliza una variedad de instrumentos financieros para manejar su exposición a los riesgos de volatilidad en tasas de interés incluyendo swaps de tasa de interés. En la Nota 11 de los Estados Financieros dictaminados (ANEXO A del presente Reporte Anual), 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 remiden a su valor razonable al final del período que se informa. La ganancia o pérdida resultante se reconoce en los resultados inmediatamente a menos que el derivado esté designado y sea efectivo como un instrumento de cobertura, en cuyo caso la oportunidad del reconocimiento en los resultados dependerá de la naturaleza de la relación de cobertura.

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

i) **Contabilidad de coberturas**

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

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

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

La Compañía suele cubrir un activo o un pasivo que expone a la Compañía a un riesgo de cambio en su valor razonable o en los futuros flujos de efectivo.

La contabilidad de cobertura reconoce en el resultado del periodo, los efectos de compensación que 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 Compañía documenta si el instrumento de cobertura es altamente efectivo para compensar la exposición a los cambios en el valor razonable o los cambios en los flujos de efectivo de la partida cubierta.

La Nota 11 de los Estados Financieros incluye detalles sobre el valor razonable de los instrumentos financieros derivados usados para propósitos de cobertura.

ii) Coberturas de valor razonable

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

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

iii) Coberturas de flujo de efectivo

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

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

La contabilización de coberturas se discontinúa cuando la Compañía revoca la relación de cobertura, cuando el instrumento de cobertura vence o se vende, termina, o se ejerce, o cuando deja de cumplir con los criterios para la contabilización de coberturas. Cualquier ganancia o pérdida acumulada del instrumento de cobertura que haya sido reconocida en el capital continuará en el capital hasta que la partida cubierta sea finalmente reconocida en los resultados.

iv) Derivados implícitos

La Compañía 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 2012, 2011 y 2010 no existen derivados implícitos.

s) ***Operaciones en moneda extranjera***

La moneda funcional de la Compañía y sus subsidiarias es el peso. Las operaciones en moneda extranjera se registran al tipo de cambio vigente a la fecha de la transacción. Los saldos de los activos y pasivos en moneda extranjera se ajustan en forma mensual al tipo de cambio de mercado a la fecha de cierre de los estados financieros consolidados. Los efectos de las fluctuaciones cambiarias se registran en el estado consolidado de utilidad integral, excepto en los casos en los que procede su capitalización.

t) **Utilidades por acción**

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

**III.6.3 Transición a NIIF**

Los estados financieros de RCO por el año que finalizó el 31 de diciembre 2011, son los primeros estados financieros anuales que cumplen con las Normas Internacionales de Información Financiera ("NIIF"). La fecha de transición de la compañía fue el 1 de enero de 2010. En la preparación de estos estados financieros con apego a la NIIF 1, *Adopción por Primera Vez de las NIIF*, la Compañía consideró las excepciones obligatorias aplicables a la Compañía, de la plena aplicación retroactiva de las NIIF, que se presentan a continuación:

- i. La Compañía aplicó la excepción obligatoria para estimaciones contables, en relación a la consistencia con las estimaciones efectuadas por el mismo periodo bajo Normas de Información Financiera ("NIF").
- ii. Por las relaciones de cobertura designadas conforme a NIF, la Compañía considero que dichas coberturas cumplen con los requisitos de NIIF.

Adicionalmente la Compañía aplicó la excepción opcional de adopción por primera vez como se describe a continuación:

La Compañía eligió reconocer a la fecha de transición, todas las ganancias y pérdidas actuariales derivadas de beneficios a los empleados no reconocidas a la fecha de transición de conformidad con NIF.

Conciliación entre NIIF y NIF - Las siguientes conciliaciones presentan el importe de los efectos de transición y el impacto en el capital contable y en la pérdida neta al 31 de diciembre de 2010 y 2009, como sigue:

**Esquema 6. Efectos de adopción en el estado de situación financiera**

		31 DE DICIEMBRE 2010	01 DE ENERO 2010
		\$	\$
<b>Total Capital contable bajo NIF (miles de pesos)</b>		<b>18,571,247</b>	<b>20,430,076</b>
a.	Cancelación de los efectos de la inflación	(464,586)	(473,098)
b.	Reconocimiento de la amortización de comisiones y gastos por financiamiento por el método de interés efectivo	111,417	126,524
c.	Efecto de impuestos diferidos	691,229	421,075
d.	Cancelación de PTU Diferida	55	24
e.	Obligaciones laborales	1,914	-
f.	Valuación de instrumentos financieros derivados de cobertura	277,647	46,925
<b>Total Capital contable bajo NIIF</b>		<b>\$ 19,188,923</b>	<b>\$ 20,551,526</b>

## **Esquema 7. Efectos de adopción en el estado de utilidad integral 2010**

<b>31 DE DICIEMBRE DE 2010</b>	
<b>Total Utilidad (Pérdida) Neta bajo NIF (miles de pesos)</b>	<b>\$ (660,520)</b>
Más: efectos de valuación de instrumentos financieros derivados	(967,588)
a. Efectos de la inflación en la amortización de activos intangibles	8,511
b. Reconocimiento de la amortización de comisiones y gastos por financiamiento por el método de interés de efectivo	(15,107)
c. Efecto de impuestos diferidos	(770)
d. Cancelación de PTU Diferida	31
f. Cancelación de Indemnizaciones	1,914
g. Efecto de impuesto diferido de instrumentos financieros derivados	270,925
<b>Total Utilidad (Pérdida) Integral Neta bajo NIIF</b>	<b>\$ (1,362,604)</b>

Explicación de los principales impactos por la adopción de las NIIF en las políticas contables de la Compañía:

- De conformidad con la IAS 29, *Información financiera en economías hiperinflacionarias*, los efectos inflacionarios deben ser reconocidos en los estados financieros cuando la economía de la moneda utilizada por la Compañía califica como hiperinflacionaria. La economía mexicana dejó de ser hiperinflacionaria en 1999 y, en consecuencia, los efectos inflacionarios que fueron reconocidos por la Compañía hasta el 31 de diciembre de 2007 bajo NIF se revirtieron.
- NIIF requiere que los costos de emisión de deuda se amorticen usando el método de interés efectivo; conforme a NIF, la Compañía amortizaba estos costos utilizando el método de línea recta. El método de interés efectivo calcula el costo amortizado aplicando la tasa de descuento que iguala los flujos de efectivo por pagar y por cobrar estimados a lo largo de la vida esperada de la deuda con el valor en libros del activo o pasivo financiero. Para calcular la tasa de interés efectiva se deberán estimar los flujos de efectivo teniendo en cuenta todas las condiciones contractuales de la deuda y se incluirán todas las comisiones, costos de transacción y primas o descuentos.
- La Compañía recalculó sus impuestos diferidos, de acuerdo con la IAS 12, *Impuestos a la utilidad*, con los valores ajustados de los activos y pasivos según las NIIF.
- Conforme a la IAS 19, *Beneficios a empleados* el gasto por PTU reconocida se refiere únicamente a la causada, porque requiere, entre otros requisitos, que el empleado haya prestado sus servicios a la entidad, y que la obligación presente, legal o asumida, para realizar dicho pago, sea resultado de eventos pasados. Por lo anterior la Compañía eliminó el saldo por PTU Diferida a partir de la fecha de transición de los estados financieros.
- La Compañía registró de conformidad con IAS 19, las obligaciones laborales al 31 de diciembre de 2010, por lo tanto, la provisión por indemnizaciones registrada conforme a NIF fue eliminada.

### **IV. ADMINISTRACION**

#### **IV.1 Auditores Externos**

El Consejo de Administración es el órgano corporativo encargado de la designación y contratación del auditor externo, tomando en cuenta la opinión del Comité de Auditoría para tales efectos.

Las auditorías a la información fiscal y financiera de RCO las ha realizado en su totalidad por la firma Deloitte. El Auditor Externo no ha emitido salvedades ni opinión negativa alguna, en sus reportes de auditoría sobre estados financieros de RCO. Desde el inicio de la vigencia de la Concesión FARAC I, así como desde la adquisición de la

Concesión COVIQSA y la Concesión CONIPSA, no se ha cambiado la firma de auditores. Sin embargo, dentro de la misma firma de auditores se ha cambiado de socio y equipo encargado.

Por el servicio de auditoría al ejercicio 2012, la firma de auditoría externa cobró aproximadamente<sup>40</sup>:

1. \$1.5 millones por la auditoría a RCO, que representa 34.3% del total de pagos realizados a la firma de auditoría externa y que incluye la revisión de los estados financieros consolidados tanto en inglés como en español y la revisión al Reporte Anual a la CNBV.
2. \$0.7 millones por la auditoría a las subsidiarias CONIPSA y COVIQSA, que representa el 15.6% del total de pagos realizados a la firma de auditoría externa y que incluye la revisión a los estados financieros consolidados con dichas subsidiarias a los financieros de RCO.
3. \$0.2 millones por la auditoría al Fideicomiso Emisor que incluye la revisión del Informe Anual correspondiente a dicho fideicomiso. Equivale al 3.5% del total de las erogaciones.

En adición a los estados financieros anuales, el Auditor Externo realizó también para el ejercicio 2012 las siguientes funciones:

- (a) Auditoría mensual selectiva de ingresos de RCO, la cual es requerida por el título de concesión. Los honorarios por este servicio suman un aproximado de \$1.7 millones, que representa 38.2% del total de erogaciones realizadas al Auditor Externo.
- (b) Estudios de Precios de Transferencia, tanto para RCO como para las subsidiarias CONIPSA y COVIQSA, el monto de los honorarios ascendió a \$0.08 millones aproximadamente, que representa 1.8% del total de pagos realizados a la firma de auditoría externa.
- (c) Por revisión limitada al segundo trimestre de 2012, el Auditor Externo cobró un aproximado de \$0.2 millones, que representa 4.5% del total de erogaciones realizadas al Auditor Externo.
- (d) Por revisión del presente Reporte Anual, el auditor cobró \$0.09 millones equivalentes al 2.0% del total de erogaciones realizadas al Auditor Externo.

Adicionalmente, por asistencia en el proceso de colocación de Certificados Bursátiles, el auditor cobró un aproximado de \$0.06 millones.

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

#### **IV.2 Operaciones con Personas 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 Prácticas Societarias (mismo que mediante resoluciones unánimes de los accionistas adoptadas fuera de asamblea de fecha 25 de septiembre de 2012, fue separado en dos Comités), de conformidad con, y sujeto a las excepciones que establece, la LMV y los estatutos sociales. Estas operaciones están sujetas a las condiciones prevalecientes del mercado y a normas en materia de precios de transferencia de conformidad con la ley mexicana.

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

En el caso de los Contratos de Construcción, existía también con anterioridad a la formación del Comité de Prácticas Societarias un contrato marco sobre el cual se crearon los contratos mencionados en el siguiente numeral 1.

---

<sup>40</sup>Montos más IVA.

## 1. Contratos de Construcción

En la Tabla 28 se muestran los contratos que RCO celebró y mantuvo vigentes con ICA al 31 de diciembre de 2012:

**Tabla 28. Contratos de construcción con ICA:**

Tramo	Fase
Guadalajara - Zapotlanejo	Trabajos de Rehabilitación segunda etapa y conservación
Guadalajara-Zapotlanejo	Obra de Ampliación expansión a 6 carriles y carriles laterales
Maravatío - Zapotlanejo	Trabajos de Rehabilitación segunda etapa y conservación
Zapotlanejo - Lagos de Moreno	Trabajos de Rehabilitación segunda etapa y conservación
León - Aguascalientes	Trabajos de Rehabilitación tercera etapa; conservación

Es importante señalar que como se menciona previamente en la Sección II.2.10 al 2010 ya se culminó la totalidad de los trabajos de rehabilitación de la primera etapa.

Así también, los Contratos de Construcción señalados anteriormente no liberan a RCO de sus obligaciones y responsabilidades conforme al Título de Concesión FARAC I, no implican cesión, novación o modificación alguna al mismo, ni limita las acciones de la SCT al amparo de dicho documento.

## 2. Contratos de Operación

Contrato de prestación de servicios de operación, conservación, y mantenimiento, celebrado por y entre, RCO e ICA (para efectos de este numeral, el Operador), de fecha 26 de septiembre de 2007. Por virtud del Contrato de Operación, el Operador acuerda prestar el personal y sus servicios profesionales para llevar a cabo la operación, conservación y mantenimiento de las Autopistas de conformidad con lo dispuesto en el mismo, la Concesión FARAC I y/o cualquier requerimiento impuesto por la legislación, reglamentos, resoluciones o cualquier Autoridad Gubernamental, según las mismas sean modificadas, adicionadas o reformadas de forma periódica.

Adicionalmente, con la adquisición de CONIPSA y COVIQSA en 2011, se incorporaron los contratos de prestación de servicios de operación, conservación y mantenimiento correspondientes a los Tramos Carreteros Libres.

## 3. Instrumentos financieros derivados

Tal y como se señala en la Sección III.3 (b) anterior, RCO ha celebrado y mantiene vigentes Contratos de Cobertura de tasa de interés, de los cuales, uno está contratado con Goldman Sachs Paris Inc. Ex Cie. El monto notional de dicho Contrato de Cobertura al cierre del ejercicio 2012 es de \$5,555.0 millones. Bajo este contrato, RCO pagará mensualmente a Goldman Sachs Paris Inc. Ex Cie. en caso de que la tasa TIIE sea mayor que la tasa fija establecida.

Adicionalmente, RCO deberá realizar pagos anuales a Goldman Sachs Paris Inc. Ex Cie. por el porcentaje que hubiera incrementado la UDI respecto del año inmediato anterior y por la vigencia del contrato. Finalmente, si el contrato termina de manera anticipada, RCO estaría obligada a pagar una comisión por el rompimiento causado. El propósito de dicho Contrato de Cobertura es sustituir la exposición que se tiene a la TIIE bajo el Crédito de Adquisición por exposición a la inflación.

## 4. Compraventa CONIPSA-COVIQSA.

El 22 de septiembre de 2011 se realizó la adquisición del 100.0% de las acciones de CONIPSA y COVIQSA por parte de RCO a CONOISA. El precio original de la operación fue de \$2,150.0 millones de pesos; \$1,800.0 millones compuestos de \$1,550.0 millones en acciones y \$250.0 millones en efectivo, así como \$350.0 millones adicionales pagaderos en la medida que se cumplieran ciertas condiciones (el “pago adicional”).

Al cierre de 2012, del precio original de la operación se pagaron \$1,550.0 millones en acciones, \$207.1 millones en efectivo y se canceló el pago adicional por \$350.0 millones, por no haberse cumplido las condiciones previstas para su realización.

Así también, para esta operación se utilizaron los servicios de Goldman Sachs como asesor financiero y se tuvo la opinión de valor de la operación de un tercero independiente.

La transacción fue aprobada por el Consejo de Administración de RCO y se realizó en condiciones de mercado.

## **5. Emisión de Certificados Bursátiles**

El 14 de septiembre de 2012 la Compañía realizó la emisión de los Certificados Bursátiles, para esta operación se utilizaron los servicios de Goldman Sachs como agente estructurador.

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

#### **IV.3.1 Designación de Consejeros.**

La administración de RCO está a cargo de un Consejo de Administración y un Director General. El Consejo debe estar integrado por el número de miembros que, en su caso, determine la Asamblea General de Accionistas; en el entendido, sin embargo, que el Consejo de Administración podrá tener máximo veintinueve 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.

Actualmente, el Consejo de Administración de RCO está integrado por un total de 12 miembros propietarios de los cuales 5, es decir, el 41.6%, son Miembros Independientes.

La Tabla 29 proporciona la integración vigente del Consejo de Administración de RCO:

**Tabla 29. Consejo de Administración**

Consejo de Administración				
Miembro Propietario	Carácter	Fecha de Nombramiento	Suplente	Fecha de Nombramiento
Martín Máximo Wernet Wainfeld	Miembro No Independiente (Presidente)	24/09/2009	Julian Allen	24/09/2009
Edward Pallesen	Miembro No Independiente	16/03/2012	Michael Kaufman	14/03/2013
Alonso Quintana Kawage	Miembro No Independiente (Vicepresidente)	24/09/2009	Gabriel De la Concha Guerrero	24/09/2009
Carlos Benjamín Méndez Bueno	Miembro No Independiente	24/09/2009	Julián Sanz Liebana	24/09/2009
Demetrio Javier Sodi Cortés	Miembro No Independiente	26/04/2010	José O´Gorman Merino	16/03/2012
Jonathan Hunt	Miembro No Independiente	24/09/2009	--	--
Peter Vermette	Miembro No Independiente	26/04/2010	--	--
Diego Valenzuela Cadena	Miembro Independiente	24/09/2009	--	--
Alberto Mulás Alonso	Miembro Independiente	24/09/2009	--	--
Elsa Beatriz García Bojorges	Miembro Independiente	24/09/2009	--	--
Oscar Francisco Medina Mora Escalante	Miembro Independiente	12/11/2009	--	--
Adolfo Castro Rivas	Miembro Independiente	16/03/2012	--	--

Finalmente, es necesario aclarar que los actuales miembros no independientes del Consejo de Administración de RCO, salvo por Demetrio Sodi Cortés, actualmente son empleados de los Accionistas Serie A que, respectivamente, propusieron su nombramiento. Se hace notar que el secretario y el prosecretario no miembros del Consejo de Administración de RCO y son los señores Juan Manuel González Bernal y Rodrigo Antonio Quintana Kawage, respectivamente. Las facultades del Consejo de Administración se desarrollan en la Sección IV.4 “Estatutos Sociales” de este Reporte Anual.

#### IV.3.2 Ejecutivos y consejeros relevantes

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

Demetrio Sodi es responsable de la dirección general y el desarrollo de la organización, así como de la creación y ejecución del Plan de Negocios de RCO. Trabaja en conjunto con el Consejo de Administración. Antes de formar parte de RCO, dirigió varios esfuerzos empresariales exitosos en México en los campos de: dispositivos médicos, recursos humanos y bienes raíces. Previamente, fungió como tesorero de EMICA, donde tenía la responsabilidad de administrar el efectivo y las obligaciones de deuda. Es cofundador de Metrópoli 2025, instituto dedicado a desarrollar soluciones multidisciplinarias para problemas del área de la Ciudad de México. Es licenciado en Economía por el Instituto Tecnológico Autónomo de México y tiene un MBA por la Universidad de Boston. Se unió a la Compañía en marzo de 2008.

##### Jorge Parra Palacios

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

##### Alexandre Marcal Dantas Lima

Alexandre Lima es responsable de la planeación y supervisión de todos los asuntos operativos en RCO, incluyendo la relación con ICA en todas las operaciones.. Antes de formar parte de RCO, fue director de Boston ConsultingGroup (“BCG”), firma internacional líder de consultoría en administración. En BCG, fue líder del área de capital privado en infraestructura y participó en la adquisición de la Concesión por parte de los accionistas de RCO. Es licenciado en Economía y Administración de empresas por la Universidad Católica Portuguesa y cuenta con una maestría en Administración de Empresas por Columbia Business School.



Juan Sebastián Lozano García Teruel

Juan Sebastián Lozano tiene licenciatura en Derecho por parte de la Universidad Iberoamericana en la Ciudad de México, y un *LL.M.* de la Universidad de Georgetown, en Washington. Sebastián Lozano ha trabajado en varias firmas de abogados en la Ciudad de México como Creel, García-Cuéllar, Aiza y Enriquez, S.C. y González Calvillo, S.C. además de la oficina de Thompson Hine, LLP en la ciudad de Washington. Se unió a la Compañía en Agosto 2010.

Martín Máximo Werner Wainfield (Consejero)

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

Jonathan Hunt (Consejero)

Jonathan Hunt es Director del equipo de inversión en infraestructura de la División de Banca Mercantil de Goldman, Sachs & Co. y tiene su base en Nueva York, formando parte también del Comité de dicha división. El Sr. Hunt se unió a Goldman, Sachs & Co. en 1999 y fue ascendido a Vicepresidente en 2003 y a Director en 2011. El Sr. Hunt trabajó en Banca de Inversión dentro de Goldman, Sachs & Co, así mismo participo como Director de Finanzas de la firma *Corporate Real Estate Group*. Es miembro del Consejo de Administración de Autopistas Metropolitanas de Puerto Rico, compañía dueña y operadora de autopistas en Puerto Rico. El Sr. Hunt obtuvo su licenciatura en Ciencias Políticas del Colegio de Dickinson en 1998.

Carlos Méndez Bueno (Consejero)

Carlos Méndez Bueno es Ingeniero Civil por la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM). Ha participado en varios estudios de posgrado, como "Planeación Estratégica" en la escuela Wharton de Pensilvania y en "Certificación de Administración de Proyectos" del International Institute of Learning. Ha estado en ICA desde 1975 y ha tenido varios cargos en las divisiones de Construcción Civil, Proyectos Internacionales e Infraestructura. En enero de 2007 fue nombrado Director Divisional del segmento de Infraestructura. El Sr. Méndez es miembro de la asociación de exalumnos de la Facultad de Ingeniería de la UNAM, y fue Vicepresidente de Relaciones Industriales, Representación y Administración de la delegación de la Ciudad de México ante la Cámara de la Industria de la Construcción del Distrito Federal hasta marzo de 2008. También es miembro de la Asociación Mexicana de Carreteras y representa a ICA ante la *International Road Federation*.

Edward Pallesen (Consejero)

Edward Pallesen es Director de la Principal Área de Inversión de la División de Banca Comercial de Goldman Sachs & Co. en Nueva York. Se unió a Goldman Sachs & Co. En 1999 y fue nombrado Director en 2007. El Sr. Pallesen fue previamente miembro del grupo de tecnología, medios y telecomunicaciones de Goldman, Sachs & Co. Donde estuvo enfocado a servicios de telecomunicación así como a tecnología selecta y compañías de medios. Antes de unirse a Goldman, Sachs & Co., el Sr. Pallesen fungió como Secretario de Ley Judicial en la Suprema Corte de Justicia de Estados Unidos. Es miembro del Consejo de Administración de *Herry Street Settlement*, fideicomisario de la Fundación de la Universidad de Nebraska y miembro del comité consultivo de *Paul Engler Institute for Agricultural Entrepreneurship*. El Sr. Pallesen tiene un *J.D.* de la Universidad de Leyes de Harvard y un *B.A.* de la Universidad de Harvard. También ha obtenido un MPhil y un DPhil de la Universidad de Oxford, donde fue un Erudito de *Rodhes*.

Alonso Quintana Kawage (Consejero)

Alonso Quintana Kawagees Director General de Grupo ICA Infraestructura desde julio de 2012. Desde 1994, ha ostentado varios cargos en ICA, incluyendo las áreas de construcción, finanzas corporativas y financiamiento de proyectos, y desde 2003, en el Consejo de Administración de GACN. Previamente el Sr. Quintana fue Director de Administración y Finanzas de EMICA. El Sr. Quintana se tituló en Ingeniería Civil en la Universidad Iberoamericana y tiene una maestría en Administración de Empresas de *Kellogg School of Management* en *Northwestern University* de Chicago.

Peter Vermette (Consejero)

Peter Vermette es Director del Grupo de Inversión en Infraestructura de la División de Banca Comercial de Goldman Sachs & Co. en Nueva York. El Sr. Vermette se unió a Goldman Sachs & Co. en 1998 y fue promovido a Director. Previamente trabajó en la principal área de Inversiones en Bienes Raíces de Goldman Sachs & Co. en Londres. Antes de unirse a Goldman Sachs & Co, trabajó en *Bankers Trust* en Nueva York. Es miembro del Consejo de Administración de Autopistas Metropolitanas de Puerto Rico, compañía dueña y operadora de autopistas en Puerto Rico. Obtuvo un *B.S.* en Finanzas del Bryant College en 1997.

Adolfo Castro Rivas (Consejero Independiente)

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

Elsa Beatriz Garcia Bojorges (Consejero Independiente)

Elsa Beatriz Garcia Bojorges es una investigadora y miembro del Consejo Emisor, miembro del Consejo Mexicano para la Investigación y Desarrollo de Normas de Información Financiera, A.C. (CINIF), entidad responsable de la investigación, desarrollo y promulgación de los principios y las normas que regulan la información financiera en México. Previamente fungió como consultora independiente en el área de sistemas de información financiera, con clientes tales como Grupo Industrial Peñoles, la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas y Grupo Nacional Provincial. Previamente, fue socia del despacho de contadores Bouzas, Reguera, González y Asociados, S.C. Actualmente, es miembro del Consejo de Administración y Comité de Auditoría de EMICA. Es licenciada en Contaduría Pública por la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM). Obtuvo la “Medalla Gabino Barreda al Mérito Universitario” otorgada por el Consejo Universitario de la UNAM por haber terminado la licenciatura con promedio general de 10.0; adicionalmente cursó un diplomado en ingeniería financiera en el Colegio de Contadores Públicos de México, A.C. (CCPM). Está certificada por el Instituto Mexicano de Contadores Públicos (IMCP) desde 1999.

Oscar Medina Mora Escalante (Consejero Independiente)

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

Alberto Mulás Alonso (Consejero Independiente)

Alberto Mulás Alonso es socio director de CReSCE Consultores, S.C., empresa de consultoría especializada en finanzas corporativas, gobierno corporativo y planeación estratégica. En enero del 2001 el Presidente Vicente Fox lo nombró como Subsecretario de Desarrollo Urbano y Vivienda, donde preparó la nueva política de fomento a la vivienda, creó la Comisión Nacional de Fomento a la Vivienda y fungió como su primer Comisionado hasta 2003. De 1999 a 2001 el señor Mulás fue Director de Donaldson, Lufkin & Jenrette Securities. De 1992 a 1997, fue Director de Lehman Brothers y antes de eso, Vicepresidente y Asociado en J.P. Morgan y Bankers Trust Company respectivamente. El señor Mulás actualmente es parte de los consejos de Grupo Modelo, S.A.B. de C.V., GACN (OMA), S.A.B. de C.V. y Grupo Financiero Santander, S.A.B. de C.V. También trabaja con

compañías privadas como Grupo Comex, Organización Ramirez (propietaria de CINEPOLIS) y Farmacias del Ahorro. El señor Mulás es Ingeniero Químico de la Universidad Iberoamericana y tiene una Maestría en Administración de Negocios en Wharton Business School, Universidad de Pensilvania.

Diego Valenzuela Cadena (Consejero Independiente)

Diego Valenzuela Cadena estudió Ingeniería Civil en el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey (ITESM), campus Monterrey, de donde se graduó en diciembre de 1991. Posteriormente hizo una maestría en negocios en el ITESM campus Guadalajara de la cual se graduó en diciembre de 1999. El señor Valenzuela es fundador y Director General de Dinámica Controladora Empresarial, S.A. de C.V. (Dinámica), una empresa encargada de desarrollo de vivienda con base en Guadalajara, Jalisco.

#### IV.3.3 Accionistas Relevantes

A la fecha del presente Reporte Anual, son tres los accionistas que ejercen influencia significativa en RCO. El primero de estos accionistas es Matador Infra B.V. que mantiene la titularidad de 14,726,500,063 Acciones Serie A, representativas de 51.3% del capital social suscrito y pagado de RCO.

Por su parte, The Bank of New York Mellon, S.A., Institución de Banca Múltiple como fiduciario del Contrato de Fideicomiso Emisor número F/00661 de fecha 24 de septiembre de 2009 mantiene la titularidad de 8,609,634,800 Acciones Serie B, representativas de 30.0% del capital social suscrito y pagado de RCO.

Por último CONOISA, subsidiaria de empresas ICA, al 31 de diciembre de 2012 es titular de 5,360,696,251 Acciones Serie A, representativas de 18.7% del capital social suscrito y pagado de RCO.

#### IV.3.4 Comités de apoyo al Consejo de Administración de RCO

RCO cuenta actualmente con un Comité de Auditoría y un Comité de Prácticas Societarias. Dichos Comités actualmente se encuentran integrados de la manera que se muestra en las Tablas 30 y 31 siguientes, según fueron nombrados por el Consejo de Administración en sesión de fecha 7 de noviembre de 2012.

**Tabla 30. Comité de Auditoría**

MIEMBRO PROPIETARIO	CARÁCTER	MIEMBRO SUPLENTE
Elsa Beatriz García Bojorges	Miembro Independiente (Presidente) - Experto Financiero	----
Alberto Mulás Alonso	Miembro Independiente	----
Adolfo Castro Rivas	Miembro Independiente	----

**Tabla 31. Comité de Prácticas Societarias**

MIEMBRO PROPIETARIO	CARÁCTER	MIEMBRO SUPLENTE
Alberto Mulás Alonso	Miembro Independiente - (Presidente)	----
Elsa Beatriz García Bojorges	Miembro Independiente – Experto Financiero	----
Jonathan Hunt	Miembro No Independiente	---

El 6 de mayo de 2010, mediante Sesión del Consejo de Administración de RCO, se aprobó el Reglamento del Comité de Auditoría y de Prácticas Societarias, el cual tiene como finalidad regular el funcionamiento y las atribuciones del 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.

Las facultades del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias se desarrollan en la Sección IV.4 “Estatutos Sociales” de este Reporte Anual.

Con fecha 17 de marzo de 2010, mediante Sesión del Consejo de Administración de RCO, se aprobó la formación del Comité Ejecutivo, mismo que tiene como finalidad dar a los Accionistas la posibilidad de interactuar con el equipo de administración de RCO para revisar asuntos de prioridad. Los integrantes del Comité Ejecutivo

son Jonathan Hunt, Demetrio Javier Sodi Cortés, Carlos Méndez Bueno y Alonso Quintana Kawage (miembros del Consejo de Administración). Dicho Comité no cuenta con un reglamento de operación.

#### **IV.4 Estatutos Sociales y otros Convenios**

La información de esta sección se encuentra en el ANEXO C del presente Reporte Anual.

### **V. MERCADO DE CAPITALES**

#### **V. 1 Estructura Accionaria**

A la fecha del presente Reporte Anual, las acciones representativas del capital social de RCO son acciones ordinarias, nominativas, sin expresión de valor nominal, Serie A y acciones ordinarias, nominativas, sin expresión de valor nominal, Serie B, las cuales se encuentran inscritas en la sección de Valores del RNV.

Así también se encuentran inscritos en el RNV los Certificados Bursátiles a largo plazo denominados en pesos y Certificados Bursátiles denominados en UDI desde el 2012.

Más detalle sobre el número de acciones y Accionistas en la Sección II.2.12 "Acciones Representativas del Capital Social".

#### **V.2 Comportamiento de la Acción en el Mercado de Valores**

Las Acciones de RCO no cotizan en la BMV.

Fue hasta el 22 de octubre de 2012 que las acciones se encontraron en listado preventivo de acciones como parte de la Emisión del CKD en 2009, sin embargo, a partir de la conversión de RCO a una S.A.B. se canceló el oficio de autorización para emisión de acciones por lo cual ante la BMV RCO sólo tiene la inscripción de los Certificados Bursátiles a largo plazo.

#### **V.3 Formador de Mercado**

RCO no cuenta ni ha contado con algún formador de mercado.

## **VI. PERSONAS RESPONSABLES**

### **RED DE CARRETERAS DE OCCIDENTE, S.A.B. DE C.V.**

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

---

Demetrio Javier Sodi Cortés  
**Director General**

---

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

---

Juan Sebastián Lozano García Teruel  
**Director Jurídico**

El suscrito manifiesta bajo protesta de decir verdad, que los estados financieros que contiene el presente reporte anual por los ejercicios 2012, 2011 y 2010 fueron dictaminados con fecha 6 de febrero de 2013, 6 de febrero de 2012 y 4 de febrero de 2011 respectivamente, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF o IFRS) para los ejercicios 2012 y 2011; los estados financieros por el año que terminó el 31 de diciembre de 2010, han sido reformulados para hacerlos comparativos con los de 2011 y 2012. Anteriormente, los estados financieros de 2010 habían sido preparados con base en las Normas de Información Financiera Mexicanas.

Asimismo, manifiesta que ha leído el presente reporte anual y basado en su lectura y dentro del alcance del trabajo de auditoría realizado, no tiene 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, el suscrito no fue contratado, y no realizó procedimientos adicionales con el objeto de expresar su opinión respecto de la otra información contenida en el reporte anual que no provenga de los estados financieros por él dictaminados.

---

C.P.C. Francisco Javier Robles Mújica  
Auditor Externo  
Socio de Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.,  
Miembro de DeloitteToucheTohmatsuLimited

---

C.P Daniel Horacio Navas Baca  
Apoderado Legal  
Socio de Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.  
Miembro de DeloitteToucheTohmatsuLimited

México, D. F., a 30 de abril de 2013.

## VI. PERSONAS RESPONSABLES

### RED DE CARRETERAS DE OCCIDENTE, S.A.B. DE C.V.

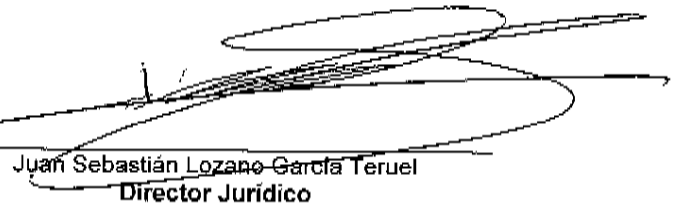
Los suscritos manifestamos bajo protesta de decir verdad que, en el ámbito de nuestras respectivas funciones, preparamos la información contenida en el presente Reporte Anual, la cual, a nuestro leal saber y entender, refleja razonablemente su situación. Asimismo, manifestamos que no tenemos conocimiento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



Demetrio Javier Sodi Cortés  
Director General



Jorge Parra Palacios  
Director Corporativo de Finanzas  
y Administración



Juan Sebastián Lozano García Teruel  
Director Jurídico

26 de abril de 2013

Al Consejo de Administración de Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V.  
Av. Américas No.1592 piso 4,  
Colonia Country Club  
Guadalajara, Jalisco  
44637, México

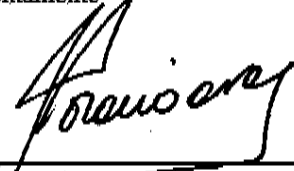
Estimados Señores:

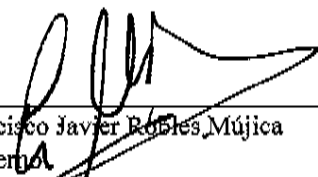
Los suscritos manifestamos, bajo protesta de decir verdad, que los estados financieros de Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias (la Emisora) al 31 de diciembre de 2012, 2011 y 2010 y por los años que terminaron en esas fechas, contenidos en el Anexo VII a) del reporte anual, fueron dictaminados con fecha 6 de febrero de 2013, de acuerdo con las Normas Internacionales de Auditoría.

Asimismo, manifestamos que hemos leído el presente reporte anual y, basado en su lectura y dentro del alcance del trabajo de auditoría realizado, no tenemos conocimiento de errores relevantes o inconsistencias en la información que se incluye y cuya fuente provenga de los estados financieros dictaminados, señalados en el párrafo anterior, ni de información que haya sido omitida o falseada en este reporte anual, o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

No obstante, los suscritos no fuimos contratados para realizar, y no realizamos procedimientos adicionales con el objeto de expresar su opinión respecto de la otra información contenida en el reporte anual que no provenga de los estados financieros dictaminados.

Atentamente

  
\_\_\_\_\_  
C.P. Daniel Horacio Navas Baca  
Apoderado legal  
Socio de Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S. C.  
Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited

  
\_\_\_\_\_  
C.P.C. Francisco Javier Robles Mújica  
Auditor Externo  
Socio de Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S. C.  
Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited



ANEXOS

***ANEXO A: Estados Financieros dictaminados al 31 de diciembre de 2012, Informe del Comité de Auditoría e Informe del Comité de Prácticas Societarias.***

**Red de Carreteras de Occidente,  
S. A. B. de C. V. y Subsidiarias  
(Subsidiaria de Matador Infra B. V.)**

Estados financieros consolidados por los  
años que terminaron el 31 de diciembre  
de 2012, 2011 y 2010 e Informe de los  
auditores independientes del 6 de febrero  
de 2013

**Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias**

# **Informe de los auditores independientes y estados financieros consolidados al 31 de diciembre de 2012 y 2011**

<b>Contenido</b>	<b>Página</b>
Informe de los auditores independientes	1
Estados consolidados de situación financiera	3
Estados consolidados de pérdida integral	5
Estados consolidados de variaciones en el capital contable	7
Estados consolidados de flujos de efectivo	8
Notas a los estados financieros consolidados	10

## **Informe de los auditores independientes al Consejo de Administración y Accionistas de Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias**

Hemos efectuado la auditoría de los estados financieros consolidados adjuntos de Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias (la "Compañía"), los cuales comprenden los estados consolidados de situación financiera al 31 de diciembre de 2012, 2011 y 2010, y los estados consolidados de pérdida integral, de variaciones en el capital contable y de flujos de efectivo por los años que terminaron en esas fechas, así como un resumen de las políticas contables significativas y otras notas explicativas.

### ***Responsabilidad de la Administración sobre los estados financieros***

La Administración de la Compañía es responsable por la preparación y la presentación razonable de estos estados financieros consolidados de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera, así como del control interno que la Administración de la Compañía determina necesario para poder preparar los estados financieros para que estos se encuentren libres de errores materiales, debido a fraude o error.

### ***Responsabilidad de los Auditores Independientes***

Nuestra responsabilidad es la de expresar una opinión sobre estos estados financieros consolidados con base en nuestras auditorías. Hemos realizado nuestras auditorías de acuerdo con las Normas Internacionales de Auditoría. Dichas normas requieren que cumplamos con requerimientos éticos y que planeemos y realicemos la auditoría de tal manera que permita obtener una seguridad razonable de que los estados financieros no contienen errores importantes.

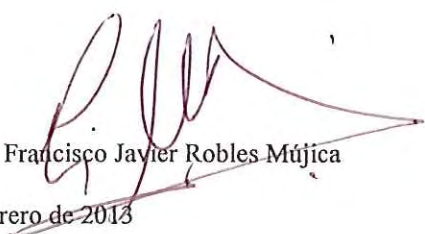
Una auditoría consiste en ejecutar procedimientos para obtener evidencia que soporte las cifras y revelaciones de los estados financieros. Los procedimientos seleccionados dependen del juicio de los auditores, incluyendo la evaluación de los riesgos de errores importantes en los estados financieros, ya sea debido a fraude o error. Al efectuar dicha evaluación de riesgos, los auditores consideran el control interno para la preparación y presentación razonable de los estados financieros de la Compañía, con el propósito de diseñar procedimientos de auditoría que sean apropiados en las circunstancias, pero no con el propósito de expresar una opinión sobre la efectividad del control interno de la Compañía. Una auditoría también incluye la evaluación de lo adecuado de las políticas contables utilizadas y de la razonabilidad de las estimaciones contables efectuadas por la administración de la Compañía, así como la evaluación de la presentación en su conjunto de los estados financieros.

Creemos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido es suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión de auditoría.

*Opinión*

En nuestra opinión, los estados financieros consolidados antes mencionados presentan razonablemente, en todos sus aspectos importantes, la situación financiera de Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias al 31 de diciembre de 2012, 2011 y 2010, así como su desempeño financiero y sus flujos de efectivo por los años que terminaron en esas fechas, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera.

Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S. C.  
Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited



C. P. C. Francisco Javier Robles Mújica

6 de febrero de 2013



**Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias  
(Subsidiaria de Matador Infra B.V.)**

**Estados consolidados de situación financiera**

Al 31 de diciembre de 2012, 2011 y 2010  
(Miles de pesos)

<b>Activo</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<b>2010</b>
<b>Activo circulante:</b>			
Efectivo y equivalentes de efectivo (Nota 5)	\$ 3,091,926	\$ 1,825,129	\$ 1,532,130
Clientes (Nota 6)	557,203	974,373	40,443
Impuestos por recuperar	71,881	19,614	11,062
Activo financiero porción circulante (Nota 7)	564,014	377,415	-
Otras cuentas por cobrar y pagos anticipados (Nota 6)	71,649	132,928	10,748
<b>Total del activo circulante</b>	<b>4,356,673</b>	<b>3,329,459</b>	<b>1,594,383</b>
<b>Activo no circulante:</b>			
Efectivo restringido a largo plazo (Nota 5)	83,999	81,771	-
Activo financiero a largo plazo (Nota 7)	1,044,433	930,203	-
Activo intangible por concesión (Nota 8)	45,359,981	46,147,217	44,508,994
Derechos de franquicia	653	-	-
Mobiliario y equipo, neto (Nota 9)	3,410	3,614	5,232
Impuestos a la utilidad diferidos (Nota 14)	4,611,270	3,728,689	3,164,245
Otros activos	759	34,015	120
<b>Total del activo no circulante</b>	<b>51,104,505</b>	<b>50,925,509</b>	<b>47,678,591</b>
<b>Total</b>	<b>\$ 55,461,178</b>	<b>\$ 54,254,968</b>	<b>\$ 49,272,974</b>

**Pasivo y capital contable**

<b>Pasivo circulante:</b>			
Proveedores	\$ 44,075	\$ 15,236	\$ 7,715
Intereses de financiamiento por pagar	276,573	112,619	117,554
Intereses de instrumentos financieros derivados por pagar	32,586	21,065	28,671
Otras cuentas por pagar	19,060	16,967	15,275
Provisiones a corto plazo (Nota 10)	428,000	250,664	174,073
Cuentas por pagar a partes relacionadas (Nota 18)	443,596	716,549	15,080
Deuda a corto plazo (Nota 12)	104,446	86,124	-
Beneficios a empleados (Nota 13)	35,728	13,649	12,087
Cuentas por pagar por obra ejecutada no estimada (Nota 18)	2,515	23,441	91,253
Impuestos por pagar, excepto a la utilidad	108,574	167,044	45,525
Participación de los trabajadores en las utilidades por pagar	208	401	382
Impuestos por pagar a la utilidad (Nota 14)	-	14,825	702
<b>Total del pasivo circulante</b>	<b>1,495,361</b>	<b>1,438,584</b>	<b>508,317</b>

(Continúa)

**Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias  
(Subsidiaria de Matador Infra B. V.)**

**Estados consolidados de situación financiera**

Al 31 de diciembre de 2012, 2011 y 2010

(Miles de pesos)

	2012	2011	2010
Pasivo no circulante:			
Deuda a largo plazo (Nota 12)	31,342,991	29,296,986	27,320,336
Provisión para mantenimiento mayor (Nota 10)	348,934	289,400	130,000
Beneficios a empleados (Nota 13)	20,838	20,640	7,938
Instrumentos financieros derivados (Nota 11)	3,086,781	2,683,598	2,117,460
Impuesto empresarial a tasa única diferido (Nota 14)	<u>96,665</u>	<u>107,297</u>	<u>-</u>
Total del pasivo no circulante	<u>34,896,209</u>	<u>32,397,921</u>	<u>29,575,734</u>
Total del pasivo	<u>36,391,570</u>	<u>33,836,505</u>	<u>30,084,051</u>
Contingencias y compromisos (Notas 21 y 22)			
Capital contable (Nota 17):			
Capital social	25,938,768	26,288,768	24,138,768
Resultados acumulados	(4,773,528)	(4,070,420)	(3,554,546)
Otros componentes de pérdida integral	<u>(2,095,632)</u>	<u>(1,799,885)</u>	<u>(1,395,299)</u>
Participación controladora	<u>19,069,608</u>	<u>20,418,463</u>	<u>19,188,923</u>
Participación no controladora (\$795, \$341 y \$80 pesos para 2012, 2011 y 2010, respectivamente)	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
Total capital contable	<u>19,069,608</u>	<u>20,418,463</u>	<u>19,188,923</u>
Total	<u>\$ 55,461,178</u>	<u>\$ 54,254,968</u>	<u>\$ 49,272,974</u>

(Concluye)

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros consolidados.

**Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias  
(Subsidiaria de Matador Infra B. V.)**

**Estados consolidados de pérdida integral**

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2012, 2011 y 2010

(Miles de pesos)

	2012	2011	2010
Ingresos:			
Ingresos de peaje por concesión	\$ 3,781,986	\$ 3,387,972	\$ 3,050,042
Ingresos por servicios de peaje	533,310	259,221	-
Ingresos por servicios de operación	379,186	76,560	-
Ingresos por uso derecho de vía y otros relacionados	21,771	10,595	1,661
Ingresos por construcción de obras de ampliación y rehabilitación	<u>196,633</u>	<u>37,070</u>	<u>1,084,284</u>
Ingresos totales	<u>4,912,886</u>	<u>3,771,418</u>	<u>4,135,987</u>
Costos y gastos:			
Amortización del activo intangible por concesión	1,065,948	828,126	797,884
Operación y mantenimiento de activo por concesión	761,182	619,462	537,034
Costos de peaje por concesión	142,336	140,043	133,303
Costos de construcción de obras de ampliación y rehabilitación	196,633	37,070	1,084,284
Gastos generales y de administración	<u>144,934</u>	<u>87,067</u>	<u>76,608</u>
	<u>2,311,033</u>	<u>1,711,768</u>	<u>2,629,113</u>
Utilidad antes de otros ingresos, neto	<u>2,601,853</u>	<u>2,059,650</u>	<u>1,506,874</u>
Otros ingresos, neto	<u>108,973</u>	<u>8,868</u>	<u>9,334</u>
Utilidad de operación	<u>2,710,826</u>	<u>2,068,518</u>	<u>1,516,208</u>
Gasto por intereses	(4,208,912)	(3,219,186)	(2,915,447)
Ingreso por intereses	114,191	82,235	79,140
Pérdida en actualización de UDIS	(89,907)	-	-
Ganancia (pérdida) cambiaria, neta	<u>645</u>	<u>(1,819)</u>	<u>7,518</u>
	<u>(4,183,983)</u>	<u>(3,138,770)</u>	<u>(2,828,789)</u>
Pérdida antes de impuestos a la utilidad	(1,473,157)	(1,070,252)	(1,312,581)
Impuestos a la utilidad (Nota 14)	<u>(770,049)</u>	<u>(554,378)</u>	<u>(646,640)</u>
Pérdida neta consolidada del período	<u>(703,108)</u>	<u>(515,874)</u>	<u>(665,941)</u>

(Continúa)



**Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias  
(Subsidiaria de Matador Infra B. V.)**

**Estados consolidados de pérdida integral**

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2012, 2011 y 2010  
(Miles de pesos)

	2012	2011	2010
Otros componentes de la pérdida integral:			
Pérdidas y ganancias actuariales	\$ (7)	\$ (4)	\$ -
Valuación de instrumentos financieros derivados	(409,049)	(563,100)	(967,588)
Impuestos diferidos de los instrumentos financieros derivados	<u>113,309</u>	<u>158,518</u>	<u>270,925</u>
Otros componentes de la pérdida integral neta consolidada del período	<u>(295,747)</u>	<u>(404,586)</u>	<u>(696,663)</u>
Pérdida integral del periodo	<u>\$ (998,855)</u>	<u>\$ (920,460)</u>	<u>\$ (1,362,604)</u>
Pérdida neta atribuible a:			
Participación controladora	<u>\$ (703,108)</u>	<u>\$ (515,874)</u>	<u>\$ (665,941)</u>
Participación no controladora (\$453, \$261 y \$(53) pesos para 2012, 2011 y 2010, respectivamente)	<u>\$ -</u>	<u>\$ -</u>	<u>\$ -</u>
Pérdida integral atribuible a:			
Participación controladora	<u>\$ (998,855)</u>	<u>\$ (920,460)</u>	<u>\$ (1,362,604)</u>
Participación no controladora (\$453, \$261 y \$(53) pesos para 2012, 2011 y 2010, respectivamente)	<u>\$ -</u>	<u>\$ -</u>	<u>\$ -</u>
Pérdida básica por acción ordinaria ( <i>pesos</i> )	<u>\$ (0.024)</u>	<u>\$ (0.018)</u>	<u>\$ (0.025)</u>
Pérdida por acción diluida ( <i>pesos</i> )	<u>\$ (0.024)</u>	<u>\$ (0.018)</u>	<u>\$ (0.025)</u>

(Concluye)

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros consolidados.

**Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias  
(Subsidiaria de Matador Infra B. V.)**

**Estados consolidados de variaciones en el capital contable**

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2012, 2011 y 2010  
(Miles de pesos)

	Capital social	Instrumentos de deuda con características de capital	Resultados acumulados	Otros componentes de pérdida integral	Capital contable
Saldos al 1 de enero de 2010	\$ 24,138,768	\$ -	\$ (2,888,605)	\$ (698,636)	\$ 20,551,527
<b>Pérdida integral:</b>					
Valuación de instrumentos financieros derivados	-	-	-	(967,588)	(967,588)
Impuestos diferidos de los instrumentos financieros derivados	-	-	-	270,925	270,925
Pérdida neta del período	-	-	(665,941)	-	(665,941)
Pérdida integral	-	-	(665,941)	(696,663)	(1,362,604)
Saldos al 31 de diciembre de 2010	24,138,768	-	(3,554,546)	(1,395,299)	19,188,923
Aumento de capital social	1,800,000	350,000	-	-	2,150,000
<b>Pérdida integral:</b>					
Valuación de instrumentos financieros derivados	-	-	-	(563,100)	(563,100)
Impuestos diferidos de los instrumentos financieros derivados	-	-	-	158,518	158,518
Pérdidas y ganancias actuariales	-	-	-	(4)	(4)
Pérdida neta del período	-	-	(515,874)	-	(515,874)
Pérdida integral	-	-	(515,874)	(404,586)	(920,460)
Saldos al 31 de diciembre de 2011	25,938,768	350,000	(4,070,420)	(1,799,885)	20,418,463
Cancelación de instrumentos de deuda con características de capital	-	(350,000)	-	-	(350,000)
<b>Pérdida integral:</b>					
Valuación de instrumentos financieros derivados	-	-	-	(409,049)	(409,049)
Impuestos diferidos de los instrumentos financieros derivados	-	-	-	113,309	113,309
Pérdidas y ganancias actuariales	-	-	-	(7)	(7)
Pérdida neta del período	-	-	(703,108)	-	(703,108)
Pérdida integral	-	-	(703,108)	(295,747)	(998,855)
Saldos al 31 de diciembre de 2012	\$ 25,938,768	\$ -	\$ (4,773,528)	\$ (2,095,632)	\$ 19,069,608

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros consolidados.

**Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias  
(Subsidiaria de Matador Infra B. V.)**

**Estados consolidados de flujos de efectivo**

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2012, 2011 y 2010  
(Miles de pesos)

	2012	2011	2010
Actividades de operación:			
Pérdida antes de impuestos a la utilidad	\$ (1,473,157)	\$ (1,070,252)	\$ (1,312,581)
Mas (menos):			
Depreciación y amortización	1,067,242	830,252	798,865
Intereses devengados a cargo	2,435,392	2,043,737	1,814,815
Instrumentos financieros derivados devengados	1,618,733	924,518	992,441
Efecto de valuación de instrumentos financieros derivados	1,677	-	-
Amortización de comisiones y gastos por financiamiento	153,110	105,291	108,191
Fluctuación cambiaria no pagada	(55)	38	-
Pérdida en actualización de UDIS, neta	89,907	-	-
Otros	(95,427)	-	-
	<u>3,797,422</u>	<u>2,833,584</u>	<u>2,401,731</u>
(Aumento) disminución en:			
Clientes	417,170	(186,841)	10,720
Impuestos por recuperar	(52,267)	14,010	16,306
Activo financiero	(555,402)	(136,861)	-
Otras cuentas por cobrar y pagos anticipados	61,279	(2,673)	32,943
Otros activos	32,728	-	-
Aumento (disminución) en:			
Proveedores	28,894	(7,699)	(107,891)
Otras cuentas por pagar	2,093	(5,490)	1,260
Provisiones	(7,534)	155,134	285,000
Cuentas por pagar y por cobrar a partes relacionadas, neto	(272,953)	(13,024)	(91,966)
Impuestos, excepto impuestos a la utilidad	(82,623)	93,721	6,486
Impuestos la utilidad pagados	-	272	(65)
Participación de los trabajadores en las utilidades por pagar	(193)	19	299
Beneficios a empleados	22,270	14,260	10,219
Flujos de efectivo generados por operación	<u>3,390,884</u>	<u>2,758,412</u>	<u>2,565,042</u>
Actividades de inversión:			
Flujo neto del negocio adquirido	-	216,917	-
Adquisición de mobiliario y equipo	(1,056)	(168)	(2,629)
Derechos de franquicia	(687)	-	-
Activo intangible por concesión	(299,638)	(132,350)	(931,176)
	<u>(301,381)</u>	<u>84,399</u>	<u>(933,805)</u>

(Continúa)

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros consolidados.



**Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias  
(Subsidiaria de Matador Infra B. V.)**

**Estados consolidados de flujos de efectivo**

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2012, 2011 y 2010

(Miles de pesos)

	2012	2011	2010
Actividades de financiamiento:			
Préstamos obtenidos a largo plazo	\$ 8,623,455	\$ 560,000	\$ 1,108,000
Pago de deuda	(6,559,297)	(292,305)	(343,225)
Intereses pagados	(2,027,033)	(2,055,075)	(1,946,683)
Pagos de instrumentos financieros derivados	(1,614,755)	(930,661)	(993,273)
Comisión por financiamiento	(238,056)	-	(2,521)
Gastos por colocación de acciones	(4,792)	-	-
Aumento de capital social	-	250,000	-
Flujos netos de efectivo de actividades de financiamiento	<u>(1,820,478)</u>	<u>(2,468,041)</u>	<u>(2,177,702)</u>
Aumento (disminución) de efectivo y equivalentes de efectivo	1,269,025	374,770	(546,465)
Efectivo y equivalentes de efectivo al principio del período	<u>1,906,900</u>	<u>1,532,130</u>	<u>2,078,595</u>
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del período	<u>\$ 3,175,925</u>	<u>\$ 1,906,900</u>	<u>\$ 1,532,130</u>

(Concluye)

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros consolidados.

**Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias  
(Subsidiaria de Matador Infra B. V.)**

**Notas a los estados financieros consolidados**

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2012, 2011 y 2010

(Miles de pesos, excepto cuando así se indique)

**1. Naturaleza del negocio:**

Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V. (“RCO”) y subsidiarias (la “Compañía”) tienen como principal actividad construir, operar, explotar, conservar, mantener y en general, ser titular de los derechos y obligaciones sobre las autopistas de cuota Maravatío-Zapotlanejo y Guadalajara-Aguascalientes-León (las “Autopistas Concesionadas”) y a partir del 22 de septiembre de 2011, el tramo carretero de Querétaro-Irapuato e Irapuato-La Piedad bajo el esquema de Proyectos para Prestación de Servicios (“Contrato PPS”).

Con fecha 3 de octubre de 2007, el Gobierno Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (“SCT”) otorgó el título de Concesión a favor de la Compañía (“la Concesionaria”), para construir, operar, explotar, conservar y mantener por 30 años las autopistas Maravatío-Zapotlanejo Guadalajara-Aguascalientes-León, con una longitud total de 558.05 kilómetros, en los Estados de Michoacán, Jalisco, Guanajuato y Aguascalientes, así como las obras de ampliación que se señalan en el título de concesión. La recuperación de la inversión en Autopistas Concesionadas se efectuará a través del cobro de las tarifas autorizadas por la SCT en el plazo pactado en el título de concesión, teniendo derecho, a ajustar dichas tarifas de forma anual conforme al Índice Nacional de Precios al Consumidor (“INPC”) o cuando este sufra un incremento del 5% o más, con respecto al índice existente en la fecha que se hubiera hecho el último ajuste. Los ingresos por peaje garantizan la deuda a largo plazo (Ver Nota 12).

La Compañía tiene celebrado un contrato de servicios de operación y mantenimiento del bien concesionado con ICA Infraestructura, S.A. de C.V., parte relacionada.

La Compañía está incorporada en México y el domicilio de sus oficinas es Av. Américas No.1592 piso 4, Colonia Country Club, C.P. 44637, Guadalajara, Jalisco.

**Eventos relevantes del periodo:**

**a. *Convenio modificatorio***

Con fecha 30 de abril de 2012, Concesionaria de Vías Irapuato Querétaro, S.A. de C.V. (“COVIQSA”), subsidiaria de RCO, y la SCT celebraron un Convenio Modificatorio al Contrato PPS de Largo Plazo para la Provisión de Capacidad Carretera en el Tramo de Jurisdicción Federal Libre de Peaje Querétaro – Irapuato No. SCT-PPS-02-06/25 de fecha 21 de junio de 2006, el cual fue modificado el 23 de junio de 2011.

El objeto del Convenio Modificatorio antes referido es aclarar y dar certeza al mecanismo de cálculo de los Pagos Integrados previsto en el Contrato PPS, estableciendo un monto de \$192,458,878 que se indexan a la inflación como pago máximo trimestral por los servicios prestados por COVIQSA.



b. *Certificados bursátiles*

El 12 de septiembre de 2012 RCO emitió certificados bursátiles correspondientes a una emisión por \$2,841,000 con vencimiento en 15 años a una tasa de interés fija del 9% y 1,102,518,200 UDIS con vencimiento en 20 años a una tasa de interés fija del 5.25%. Los recursos netos de las emisiones se utilizaron principalmente para la terminación parcial de operaciones financieras derivadas y el prepagó de pasivos bancarios de RCO como se menciona en las Notas 11 y 12, respectivamente.

c. *Adquisición de partes relacionadas*

El 22 de septiembre del 2011, RCO adquirió de Controladora de Operaciones de Infraestructura, S.A. de C.V. e Ingenieros Civiles Asociados, S.A. de C.V. (conjuntamente "ICA") el 100% de COVIQSA, que opera, mantiene y conserva el tramo carretero de Querétaro – Irapuato, de 93 km. de longitud aproximadamente y de Concesionaria Irapuato La Piedad S.A. de C.V. ("CONIPSA"), que opera, mantiene y conserva el tramo carretero de Irapuato - La Piedad con una longitud de 74.3 km, ambas concesiones son a 20 años. Estas actividades se realizan al amparo del Contrato PPS, conforme a los Títulos de Concesión de COVIQSA y de CONIPSA, los cuales consideran la recuperación de la inversión, mediante el cobro a la SCT de dos tipos de ingresos: i) Ingresos por servicios de peaje, relacionados a los Pagos por Uso; y ii) Ingresos por servicios de operación, relacionados a los Pagos por Disponibilidad.

El precio total por la Operación fue de \$2,150 millones de pesos; con la siguiente forma de liquidación, \$1,550 millones de pesos en acciones y \$250 millones de pesos en efectivo y \$350 millones de pesos en acciones sujetos a que se cumplieran ciertas condiciones (Pago Adicional), el cual se registró como instrumentos de deuda con características de capital en el rubro de capital contable. El 17 de diciembre de 2012 se acordó cancelar 392,258,400 acciones Serie "A" equivalentes al Pago Adicional en virtud de que no se cumplieron las condiciones establecidas.

Derivado del proceso de suscripción de capital aprobado en relación con la Operación, ICA incrementó su participación en el capital social de la Compañía a 18.73%. El precio de la Operación fue determinado bajo una metodología de flujos de efectivo descontados.

La adquisición de COVIQSA y CONIPSA se fundamentó en la diversificación de tráfico e ingresos, así como en la consolidación de la plataforma de RCO como operador de carreteras en México.

2. **Bases de presentación**

a. *Declaración de cumplimiento con IFRS*

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

b. *Bases de medición*

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

i. Costo histórico

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

ii. Valor razonable

El valor razonable se define como el precio que se recibiría por vender un activo o que se pagaría por transferir un pasivo en una transacción ordenada entre participantes en el mercado a la fecha de valuación.

c. **Bases de consolidación de estados financieros**

Los estados financieros consolidados incluyen los de Red de Carreteras de Occidente, S.A. B. de C.V. y los de sus subsidiarias en las que tiene control. El control se obtiene cuando la Compañía tiene el poder para gobernar las políticas financieras y operativas de una Compañía a fin de obtener beneficios de sus actividades. La participación accionaria en su capital social se muestra a continuación:

Compañía	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. (1)	99.97%	Tenedora de acciones
Concesionaria de Vías de Irapuato Querétaro, S.A. de C.V.	100%	Concesión bajo el esquema PPS
Concesionaria Irapuato La Piedad S.A. de C.V.	100%	Concesión bajo el esquema PPS

(1) Esta compañía fue constituida en septiembre de 2010, al 31 de diciembre del 2012 y 2011 no tuvo operaciones.

Los saldos y operaciones importantes entre las compañías consolidadas han sido eliminados.

Como se menciona en la Nota 1 derivado de la adquisición de COVIQSA y CONIPSA, a partir de septiembre de 2011, RCO consolida los resultados de estas dos compañías. Es de destacar que, para el período del 22 de septiembre de 2011 (fecha de adquisición) al 31 de diciembre de 2011, RCO consolidó únicamente 100 días de los resultados operativos y financieros de COVIQSA y CONIPSA, mientras que el estado de situación financiera al 31 de diciembre de 2011 incorporó el total de los activos y pasivos de ambas compañías.

d. **Unidad monetaria de los estados financieros**

Los estados financieros consolidados y notas al 31 de diciembre de 2012, 2011 y 2010 y por los años que terminaron en esas fechas, incluyen saldos y transacciones expresados en miles de pesos.



### 3. Políticas contables significativas

Los estados financieros consolidados requieren para su preparación que la administración de la Compañía efectúe ciertas estimaciones y utilice determinados supuestos para valorar algunas de las partidas de los estados financieros consolidados y para efectuar las revelaciones que se requieren en los mismos. Sin embargo, los resultados reales pueden diferir de dichas estimaciones. La administración de la Compañía, aplicando el juicio profesional, considera que las estimaciones y supuestos utilizados fueron los adecuados en las circunstancias (Ver Nota 4). Las principales políticas contables seguidas por la Compañía son las siguientes:

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

Consisten principalmente en depósitos bancarios en cuentas de cheques e inversiones en valores a corto plazo, de gran liquidez, fácilmente convertibles en efectivo con vencimiento hasta de tres meses a partir de su fecha de adquisición y sujetos a riesgos poco importantes de cambios en valor. El efectivo se presenta a valor nominal y los equivalentes se valúan a su valor razonable; las fluctuaciones en su valor se reconocen en los resultados del período. Los equivalentes de efectivo están representados principalmente por inversiones en instrumentos gubernamentales o libres de riesgo. El efectivo y equivalentes cuya disponibilidad sea restringida o con un propósito específico se presenta por separado en el activo circulante o no circulante, según corresponda.

#### b. *Activos financieros*

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

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

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

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

La Compañía utiliza para reconocer los contratos de concesión la Interpretación No.12 del Comité de Interpretaciones de las Normas Internacionales de Información Financiera “Acuerdos para la concesión de servicios” (“IFRIC 12”) principalmente para el reconocimiento de las adiciones, mejoras y ampliaciones a las autopistas concesionadas. Esta interpretación se refiere al registro por parte de operadores del sector privado involucrados en proveer activos y servicios de infraestructura al sector público sustentados en acuerdos de concesión, clasificando los activos en activos financieros, activos intangibles o una combinación de ambos.

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



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

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

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

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

d. ***Derechos de franquicia***

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

e. ***Mobiliario y equipo***

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

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

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

f. ***Costos por préstamos***

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

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

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

g. *Deterioro del valor de los activos intangibles*

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

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

Si se estima que el monto recuperable de un activo (o unidad generadora de efectivo) es menor que su valor en libros, el valor en libros del activo (o unidad generadora de efectivo) se reduce a su monto recuperable. Las pérdidas por deterioro se reconocen inmediatamente en resultados.

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

h. *Provisiones y gastos de mantenimiento y reparaciones*

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

El importe reconocido como provisión es la mejor estimación del desembolso necesario para liquidar la obligación presente, al final del período sobre el que se informa, teniendo en cuenta los riesgos y las incertidumbres que rodean a la obligación. Cuando se valúa una provisión usando los flujos de efectivo estimados para liquidar la obligación presente, su valor en libros representa el valor presente de dichos flujos de efectivo.

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

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

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



i. ***Pasivos financieros***

i). Clasificación como deuda o capital

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

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

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

Se clasifican con fines de negociación los instrumentos financieros derivados, excepto los que son designados y son efectivos como cobertura de flujos de efectivo. La Compañía valúa sus instrumentos financieros derivados de cobertura a valor razonable.

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

iii). Otros pasivos financieros

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

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

El costo amortizado de un pasivo financiero es el importe inicial reconocido de dicho pasivo menos los reembolsos de principal y más o menos la amortización acumulada, utilizando el método de tasa de interés efectiva de cualquier diferencia entre el importe inicial y el monto al vencimiento.

El método de tasa de interés efectiva es un método de cálculo del costo amortizado de un pasivo financiero y de asignación del gasto financiero a lo largo del período pertinente. La tasa de interés efectiva es la tasa que descuenta exactamente los flujos estimados de pagos en efectivo a lo largo de la vida esperada del pasivo financiero (o, cuando sea adecuado, en un período más corto) al importe neto en libros del pasivo financiero en su reconocimiento inicial.

iv). Baja de pasivos financieros

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

j. ***Reconocimiento de ingresos por peaje***

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

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

k. ***Reconocimiento de ingresos y costos de construcción de obras de ampliación y de rehabilitación***

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

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

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

m. ***Estado de utilidad integral***

La Compañía optó por presentar el estado consolidado de utilidad integral y un renglón de utilidad de operación.

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

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

La PTU se registra en los resultados del año en que se causa y se presenta en el rubro de gastos generales y de administración en los estados consolidados de utilidad integral adjuntos.

o. ***Costos de beneficios a los empleados a largo plazo y al retiro***

La Compañía otorga primas de antigüedad a todos sus empleados cuando se separan y son personas que tengan 15 años o más laborando o a aquellas que sean despedidas independientemente del tiempo de antigüedad en la Compañía. Estos beneficios consisten en un único pago equivalente a doce días de salario por año de servicio valuados al salario más reciente del empleado sin exceder de dos veces el salario mínimo general vigente.

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

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



p. *Beneficios directos a los empleados*

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

q. *Impuestos a la utilidad*

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

- Impuestos a la utilidad causados

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

- Impuestos a la utilidad diferidos

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

Se reconoce un pasivo por impuestos diferidos por diferencias temporales gravables asociadas con inversiones en subsidiarias y asociadas, y participaciones en negocios conjuntos, excepto cuando la Compañía 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 habrán utilidades fiscales futuras suficientes contra las que se utilicen esas diferencias temporales y se espera que éstas se revertirán en un futuro cercano.

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

Los activos y pasivos por impuestos diferidos se valúan empleando las tasas fiscales que se espera aplicar en el período en el que el pasivo se pague o el activo se realice, basándose en las tasas (y leyes fiscales) que hayan sido aprobadas o sustancialmente aprobadas al final del periodo sobre el que se informa. La valuación de los pasivos y activos por impuestos diferidos refleja las consecuencias fiscales que se derivarían de la forma en que la Compañía espera, al final del periodo sobre el que se informa, recuperar o liquidar el valor en libros de sus activos y pasivos.



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

- Impuestos causados y diferidos

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

r. *Instrumentos financieros derivados*

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

Los derivados se reconocen inicialmente al valor razonable a la fecha en que se suscribe el contrato del derivado y posteriormente se remiden a su valor razonable al final del periodo que se informa. La ganancia o pérdida resultante se reconoce en los resultados inmediatamente a menos que el derivado esté designado y sea efectivo como un instrumento de cobertura, en cuyo caso la oportunidad del reconocimiento en los resultados dependerá de la naturaleza de la relación de cobertura.

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

i. Contabilidad de coberturas

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

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

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

La Compañía suele cubrir un activo o un pasivo que expone a la Compañía a un riesgo de cambio en su valor razonable o en los futuros flujos de efectivo.

La contabilidad de cobertura reconoce en el resultado del periodo, los efectos de compensación de los cambios en el valor razonable del instrumento de cobertura y la partida cubierta.

Al inicio de la cobertura, la Compañía documenta la relación entre el instrumento de cobertura y la partida cubierta, así como los objetivos de la administración de riesgos y su estrategia de administración para emprender diversas transacciones de cobertura. Adicionalmente, al inicio de la cobertura y sobre una base continua, la Compañía documenta si el instrumento de cobertura es altamente efectivo para compensar la exposición a los cambios en el valor razonable o los cambios en los flujos de efectivo de la partida cubierta.

La Nota 11 incluye detalles sobre el valor razonable de los instrumentos financieros derivados usados para propósitos de cobertura.

ii. Coberturas de valor razonable

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

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

iii. Coberturas de flujo de efectivo

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

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

La contabilización de coberturas se discontinúa cuando la Compañía revoca la relación de cobertura, cuando el instrumento de cobertura vence o se vende, termina, o se ejerce, o cuando deja de cumplir con los criterios para la contabilización de coberturas. Cualquier ganancia o pérdida acumulada del instrumento de cobertura que haya sido reconocida en el capital continuará en el capital hasta que la partida cubierta sea finalmente reconocida en los resultados.

iv. Derivados implícitos

La Compañía 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 2012, 2011 y 2010 no existen derivados implícitos.



s. ***Transacciones en moneda extranjera***

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

t. ***Utilidad por acción***

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

4. **Juicios contables críticos y fuentes clave para la estimación de incertidumbres**

En la aplicación de las políticas contables de la Compañía, las cuales se describen en la Nota 3, la administración de la Compañía debe hacer juicios, estimaciones y supuestos sobre los importes de activos y pasivos. Las estimaciones y supuestos asociados se basan en la experiencia histórica y otros factores que se consideran como relevantes. Los resultados reales podrían diferir de dichos estimados.

Las estimaciones y supuestos subyacentes se revisan sobre una base periódica. Los ajustes a las estimaciones contables se reconocen en el período de la revisión y períodos futuros si la revisión afecta tanto al período actual como a períodos subsecuentes.

Las siguientes son las transacciones en las cuales la administración ha ejercido juicio profesional, en el proceso de la aplicación de las políticas contables y que tienen un impacto importante en los montos registrados en los estados financieros consolidados:

- La administración ha determinado no reconocer un margen de utilidad en los ingresos y costos por construcción y obras de ampliación y rehabilitación. Dado que el valor razonable de dichos ingresos y sus costos es sustancialmente igual.

Las fuentes de incertidumbre clave en las estimaciones efectuadas a la fecha del estado consolidado de situación financiera, y que tienen un riesgo significativo de derivar un ajuste en los valores en libros de activos y pasivos durante el siguiente período financiero son como sigue:

- La Compañía tiene pérdidas fiscales por recuperar acumuladas, por las cuales ha evaluado su recuperabilidad concluyendo que es apropiado el reconocimiento de un activo por impuesto sobre la renta diferido.
- Para efectos de determinar el impuesto diferido, la Compañía debe realizar proyecciones fiscales para determinar si la Compañía será causante de IETU o ISR, y así determinar el impuesto que se espera causar y que sirve de base en la determinación de los impuestos diferidos. La Compañía ha determinado que ciertas subsidiarias únicamente causarían ISR y otra únicamente IETU; consecuentemente ha reconocido los impuestos diferidos sobre esta base en cada Compañía legal.
- La Compañía realiza valuaciones de sus instrumentos financieros derivados que son contratados para mitigar el riesgo de fluctuaciones en la tasa de interés. Las operaciones que cumplen los requisitos de acceso a la contabilidad de cobertura se han designado bajo el esquema de flujo de efectivo. La Nota 11 describe las técnicas y métodos de valuación de los instrumentos financieros derivados.



- La Compañía revisa la estimación de la vida útil y método de amortización sobre sus activos intangibles por concesión (los cuales se describen en la Nota 3) al final de cada período de reporte y el efecto de cualquier cambio en la estimación se reconoce de manera prospectiva. Adicionalmente, al final de cada período, la Compañía revisa los valores en libros de sus activos tangibles e intangibles a fin de determinar si existe un indicativo de que estos han sufrido alguna pérdida por deterioro.
- La administración realiza una estimación para determinar y reconocer la provisión para solventar los gastos de mantenimiento y reparación de las Autopistas Concesionadas, que afecta los resultados de los períodos que comprenden desde que las autopistas concesionadas están disponibles para su uso hasta que se realizan las obras de mantenimiento y/o reparaciones.

## 5. Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido

Para propósitos de los estados consolidados de flujos de efectivo, el efectivo y equivalentes de efectivo incluye efectivo y bancos e inversiones en instrumentos del mercado monetario. El efectivo y equivalentes de efectivo al final del periodo sobre el que se informa como se muestra en el estado consolidado de flujos de efectivo, puede ser conciliado con las partidas relacionadas en el estado consolidado de situación financiera como sigue:

	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2010
Efectivo	\$ 496,070	\$ 259,367	\$ 53,798
Equivalentes de efectivo	<u>2,595,856</u>	<u>1,565,762</u>	<u>1,478,332</u>
	3,091,926	1,825,129	1,532,130
Efectivo restringido a largo plazo	<u>83,999</u>	<u>81,771</u>	<u>-</u>
	<u>\$ 3,175,925</u>	<u>\$ 1,906,900</u>	<u>\$ 1,532,130</u>

Se tienen constituidos cinco fideicomisos de administración con fines específicos en su utilización y destino:

- (i) el primer fideicomiso No. 300195, respecto de los recursos obtenidos del cobro del peaje y servicios conexos, los cuales garantizan y se destinan principalmente para el pago de la deuda contratada y mantenimiento del bien concesionado, cuyo saldo al 31 de diciembre de 2012, 2011 y 2010 asciende a \$1,795,378, \$483,299 y \$318,035, respectivamente.

De acuerdo a la cláusula vigésima octava del título de Concesión se debe constituir un Fondo de Conservación y Mantenimiento que corresponde a tres días de los ingresos brutos anuales, al 31 de diciembre de 2012, 2011 y 2010 el monto de dicho Fondo asciende a \$27,854 , \$25,069 y \$24,247, respectivamente.

- (ii) el segundo fideicomiso No. 300209, para la construcción de las obras de ampliación de las autopistas concesionadas, cuyo saldo al 31 de diciembre de 2012, 2011 y 2010 asciende a \$768,942, \$1,049,500 y \$1,126,151, respectivamente. Dentro de este fideicomiso de acuerdo a obligaciones contraídas en título de concesión la Compañía creó un fondo de \$50,000 que tiene como destino el pago por liberación de derecho de vía, cuyo saldo al 31 de diciembre de 2012, 2011 y 2010 asciende a \$7,567, \$10,571 y \$10,571, respectivamente.
- (iii) el tercer fideicomiso No. 661, que fue creado para llevar a cabo la Emisión de Certificados Bursátiles Fiduciarios, cuyo saldo al 31 de diciembre de 2012, 2011 y 2010 asciende a \$31,537, \$32,962 y \$34,146, respectivamente.

- (iv) el cuarto fideicomiso irrevocable de administración, fuente de pago y emisión de valores No. 32-6 del proyecto COVIQSA, en el cual se reciben todos los ingresos por servicios de conformidad con los Contratos PPS del proyecto, así también distribuye todos los gastos operativos y financieros y dado el caso, distribuye dividendos.
- (v) el quinto fideicomiso irrevocable de administración, fuente de pago y emisión de valores No. 31-8 del proyecto CONIPSA, en el cual se reciben todos los ingresos por servicios de conformidad con los Contratos PPS del proyecto, así también distribuye todos los gastos operativos y financieros y dado el caso, distribuye dividendos.

El fiduciario de los fideicomisos No. 300195 y No. 300209 es la institución financiera HSBC México, S.A. y el fiduciario del fideicomiso No. 661 es la institución financiera The Bank of New York Mellon. En el caso de COVIQSA y CONIPSA, el fiduciario de los fideicomisos mencionados anteriormente es Grupo Financiero Multiva, S.A.

La cuenta de efectivo restringido a largo plazo cuyo saldo al 31 de diciembre de 2012 y 2011 asciende a \$83,999 y \$81,771, respectivamente, corresponde a COVIQSA y CONIPSA, la cual se originó principalmente por las reservas a las cuales se encuentran obligadas de acuerdo a sus Contratos de PPS y a sus Contratos de Crédito.

## 6. Cuentas por cobrar

- a. El rubro de clientes se integra de la siguiente forma:

	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2010
Clientes	\$ 558,564	\$ 975,199	\$ 41,137
Estimación para cuentas de cobro dudoso	<u>(1,361)</u>	<u>(826)</u>	<u>(694)</u>
	<u>\$ 557,203</u>	<u>\$ 974,373</u>	<u>\$ 40,443</u>

Las cuentas por cobrar a clientes que se revelan arriba se clasifican como cuentas por cobrar y por lo tanto se valúan al costo amortizado.

Las cuentas por cobrar a clientes incluyen los montos que están vencidos al final del período sobre el que se informa, para lo cual la Compañía ha reconocido una estimación para cuentas de cobro dudoso, ya que existe la probabilidad de que el cliente no pague, por alguna contingencia legal o financiera del cliente o vencimientos mayores a 90 días. Esta estimación se registra en el momento de su determinación y se actualizará el monto de la misma como mínimo cada fecha de reporte.

El rubro de clientes al 31 de diciembre de 2012 y 2011 se integra principalmente de \$501,471 y \$916,976, respectivamente, por las cuentas por cobrar que COVIQSA y CONIPSA tienen con la SCT, conforme a los contratos correspondientes.

### Antigüedad de clientes

	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2010
1-90 días	\$ 557,203	\$ 974,373	\$ 40,443
Más de 90-120 días	<u>1,361</u>	<u>826</u>	<u>694</u>
Total	<u>\$ 558,564</u>	<u>\$ 975,199</u>	<u>\$ 41,137</u>



*Conciliación de la estimación para cuentas de cobro dudoso*

	Total
Saldo al 1 de enero de 2010	\$ (7,276)
Cancelaciones, neto	<u>6,582</u>
Saldo al 31 de diciembre de 2010	(694)
Estimaciones	<u>(132)</u>
Saldo al 31 de diciembre de 2011	(826)
Estimaciones	<u>(535)</u>
Saldo al 31 de diciembre de 2012	<u>\$ (1,361)</u>

b. Otras cuentas por cobrar y pagos anticipados

	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2010
Anticipo a proveedores	\$ 29,629	\$ 8,867	\$ 602
Primas pagadas por adelantado de seguros y fianzas	36,794	13,196	7,460
IVA acreditable no exigible y otros deudores	<u>5,226</u>	<u>110,865</u>	<u>2,686</u>
	<u>\$ 71,649</u>	<u>\$ 132,928</u>	<u>\$ 10,748</u>

7. Activo financiero

El activo por concesión se compone por Activo financiero en su porción de corto y largo plazo, el cual está representado por el activo que conforme al Título de Concesión de COVIQSA y CONIPSA otorga el derecho a cobrar el Pago por Disponibilidad a la SCT. El total del activo financiero a corto plazo al 31 de diciembre de 2012 y 2011 es por \$564,014 y \$377,415, respectivamente, y el correspondiente al largo plazo al 31 de diciembre de 2012 y 2011 es por \$1,044,433 y \$930,203, respectivamente. Las principales características de cada concesión se mencionan a continuación:

- a. La clasificación de inversión en concesión de COVIQSA, por el tramo libre de peaje Querétaro - Irapuato considerando las características del título de concesión se determinó como una combinación de activo financiero en un 25% y un activo intangible en un 75%.

El 21 de junio de 2006, el Gobierno Federal otorgó, por conducto de la SCT, una concesión por 20 años para operar, mantener y conservar el tramo libre de peaje de jurisdicción federal Querétaro-Irapuato de 93 km. de longitud aproximadamente, en los estados de Querétaro y Guanajuato en la República Mexicana, así como para ejecutar obras para la modernización de dicho tramo, incluyendo el derecho exclusivo para suscribir el Contrato PPS con el Gobierno Federal para la provisión de capacidad carretera en el tramo arriba citado. El valor total del proyecto es de \$1,465 millones de pesos, cifra que incluye \$1,172 millones de pesos para la ingeniería, procuración y construcción de los tramos a modernizar y ampliar; y el remanente contempla el financiamiento, el mantenimiento y la operación durante la etapa de modernización.

La concesión y el contrato PPS constituyen instrumentos vinculados, por lo que la terminación del título de concesión, tendrá por efecto la terminación del Contrato PPS, sin perjuicio de los derechos y obligaciones de las partes consignados en cada uno de dichos contratos. La modalidad PPS constituye un nuevo esquema de contratación de servicios para las dependencias y entidades de la administración pública federal, para con ellos, cumplir con una misión pública mediante la inversión privada y aumentar la infraestructura básica y prestar servicios públicos de mayor calidad entre otros.

La recuperación de la inversión en concesión se llevará a cabo a través de cobros trimestrales integrados por: (1) el pago de la SCT por mantener la vía concesionada disponible para su uso y (2) por el pago de la SCT por el número de vehículos que utilicen la vía concesionada conforme a la tarifa definida.

El concesionario entregó a la SCT, antes del 21 de julio de 2006, el aviso de inicio de operaciones y mantenimiento, y antes del 31 de julio de 2006, el aviso de inicio de modernización de la carretera existente, debidamente firmados por el concesionario.

Al término de la concesión, la vía concesionada, el derecho de vía, las instalaciones adheridas de manera permanente y los bienes afectos a la misma, así como los servicios auxiliares se revertirán a favor de la nación, sin costo alguno y libres de todo gravamen, con todas las obras que se hayan realizado para su explotación.

Las principales obligaciones del título de concesión son las siguientes:

- La Compañía está obligada a pagar anualmente al Gobierno Federal por conducto de la SCT, una contraprestación fija autorizada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, equivalente al 0.000001% del pago integrado del año anterior, sin incluir el impuesto al valor agregado, cuyo pago deberá realizarse el último día hábil del mes de enero de cada año, estos pagos deberán realizarse durante 20 años tiempo que dura la concesión.
- La Compañía no podrá realizar actos de cesión, sobre los derechos y obligaciones derivados de la concesión o de los bienes afectos a la operación, mantenimiento y modernización de la carretera existente, sin la previa autorización por escrito de la SCT. En ningún caso se autorizará la cesión a favor de gobierno o estado extranjero.

Las principales condiciones del título de concesión son las siguientes:

- Los accionistas de la Compañía no podrán dar en garantía las acciones representativas de su capital social, y la concesionaria no podrá hipotecar, gravar o enajenar los derechos derivados de esta concesión o de los bienes afectos a la operación y mantenimiento.
- La Compañía deberá constituir un fondo de conservación y mantenimiento de la vía concesionada, iniciándose con un monto de al menos el equivalente al presupuesto de los costos del concesionario por los subsecuentes seis meses del año calendario inmediato anterior del contrato PPS. Estos fondos se mantienen en el fideicomiso No. 32-6 conforme a se menciona en la Nota 5.

Como se menciona en la Nota 1 a., el 30 de abril de 2012, COVIQSA y la SCT celebraron un Convenio Modificadorio al Contrato PPS de Largo Plazo para la Provisión de Capacidad Carretera en el Tramo de Jurisdicción Federal Libre de Peaje Querétaro – Irapuato No. SCT-PPS-02-06/25 de fecha 21 de junio de 2006, el cual fue modificado el 23 de junio de 2011.

El objeto del Convenio Modificadorio antes referido es aclarar y dar certeza al mecanismo de cálculo de los Pagos Integrados previsto en el Contrato PPS, estableciendo un monto de \$192,458,878 que se indexan a la inflación como pago máximo trimestral por los servicios prestados por COVIQSA.



Al 31 de diciembre de 2012, la Compañía cumple con las condiciones mencionadas anteriormente.

- b. En el caso de CONIPSA, la concesión por la autopista Irapuato – La Piedad, considerando las características del contrato de Prestación de Servicios, se clasificó como una combinación de activo financiero en un 88% y un activo intangible en un 12%, respectivamente.

El 12 de septiembre de 2005, El Gobierno Federal, por conducto de la SCT, otorgó a la Compañía la concesión y el contrato de prestación de servicios por 20 años para la modernización, operación, conservación y mantenimiento de la carretera libre Irapuato - La Piedad en el Estado de Guanajuato con una longitud de 74.3 km bajo el esquema PPS. La inversión original asciende aproximadamente a \$735 millones de pesos. La recuperación de la inversión será a través de cobros trimestrales integrados por: (1) el pago de la SCT por mantener la vía concesionada disponible para su uso; y (2) el pago de la SCT por el número de vehículos que utilicen la vía concesionada conforme a la tarifa definida.

Los ingresos por derechos de cobro de peaje están garantizando deuda a largo plazo con vencimiento en noviembre de 2019. Los fondos se mantienen en el fideicomiso No. 31-8 conforme se menciona en la Nota 5.

La concesión y el contrato PPS constituyen instrumentos vinculados, por lo que la terminación del título de concesión, tendrá por efecto la terminación del Contrato PPS, sin perjuicio de los derechos y obligaciones de las partes consignadas en cada uno de dichos contratos. La modalidad PPS constituye un nuevo esquema de contratación de servicios para las dependencias y entidades de la administración pública federal, para con ellos, cumplir con una misión pública mediante la inversión privada y aumentar la infraestructura básica y prestar servicios públicos de mayor calidad entre otros.

Con fecha 31 de julio de 2008 se hace oficial ante la SCT la terminación del programa de obra y entra en operación la carretera.

La Compañía celebró el 13 de abril de 2009 contrato modificatorio al título de concesión, en donde se establece la disminución de la longitud original de 74.320 km a 73.520 km, con origen en el entronque de la Autopista Querétaro – Irapuato con la carretera Irapuato La Piedad y con terminación en el km 76+520 en el entronque con el futuro libramiento de La Piedad de Cabadas, en el Estado de Guanajuato, en la República Mexicana. El monto de esta disminución se ve reflejado en el pago por mantener la vía concesionada disponible para su uso el cual disminuye de \$146 millones de pesos a \$143 millones de pesos (valor nominal).

Al término de la concesión los bienes afectos a la misma se revertirán a favor del Gobierno Federal.

I. Las principales obligaciones del título de concesión son las siguientes:

- La Compañía está obligada a pagar anualmente al Gobierno Federal por conducto de la SCT, una contraprestación fija autorizada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, equivalente al 0.000001% del pago integrado del año anterior, sin incluir el impuesto al valor agregado, cuyo pago deberá realizarse el último día hábil del mes de enero de cada año, el cálculo de la contraprestación se realiza a partir del segundo trimestre de 2007, estos pagos deberán realizarse durante 20 años tiempo que dura la concesión.
- La Compañía no podrá realizar actos de cesión, sobre los derechos y obligaciones derivados de la concesión o de los bienes afectos a la operación, mantenimiento y modernización de la carretera existente, sin la previa autorización por escrito de la SCT. En ningún caso se autorizará la cesión a favor de gobierno o estado extranjero.

II. Las principales condiciones del título de concesión son las siguientes:

- Los accionistas de la Compañía no podrán dar en garantía las acciones representativas de su capital social, y la concesionaria no podrá hipotecar, gravar o enajenar los derechos derivados de esta concesión o de los bienes afectos a la operación y mantenimiento.
- La Compañía deberá constituir un fondo de conservación y mantenimiento de la vía concesionada, iniciándose con un monto de al menos el equivalente al presupuesto de los costos del concesionario por los subsecuentes seis meses del año calendario inmediato anterior del contrato PPS. Estos fondos se mantienen en el fideicomiso No. 31-8 conforme se menciona en la Nota 5.

Al 31 de diciembre de 2012, la Compañía cumple con las condiciones mencionadas anteriormente.

8. Activo intangible por concesión

a. El activo intangible se integra como sigue:

	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2010
Intangible por concesión	\$ 49,537,379	\$ 49,360,405	\$ 46,913,266
Anticipos a subcontratistas	148,652	46,914	27,704
Costo financiero capitalizado	<u>203,380</u>	<u>203,380</u>	<u>203,380</u>
	49,889,411	49,610,699	47,144,350
Amortización acumulada	<u>(4,529,430)</u>	<u>(3,463,482)</u>	<u>(2,635,356)</u>
	<u>\$ 45,359,981</u>	<u>\$ 46,147,217</u>	<u>\$ 44,508,994</u>

	Intangible por concesión	Costo financiero capitalizado	Total
Costo de adquisición:			
Saldo al 1 de enero de 2010	\$ 46,096,912	\$ 65,441	\$ 46,162,353
Adquisiciones	<u>816,354</u>	<u>137,939</u>	<u>954,293</u>
Saldo al 31 de diciembre de 2010	46,913,266	203,380	47,116,646
Adiciones	<u>2,447,139</u>	<u>-</u>	<u>2,447,139</u>
Saldo al 31 de diciembre de 2011	49,360,405	203,380	49,563,785
Adiciones	<u>176,974</u>	<u>-</u>	<u>176,974</u>
Saldo al 31 de diciembre de 2012	<u>\$ 49,537,379</u>	<u>\$ 203,380</u>	<u>\$ 49,740,759</u>



Amortización acumulada:	Intangible por concesión
Saldo al 1 de enero de 2010	\$ (1,837,472)
Costo por amortización	<u>(797,884)</u>
Saldo al 31 de diciembre de 2010	(2,635,356)
Costo por amortización	<u>(828,126)</u>
Saldo al 31 de diciembre de 2011	(3,463,482)
Costo por amortización	<u>(1,065,948)</u>
Saldo al 31 de diciembre de 2012	<u>\$ (4,529,430)</u>

- b. Al 31 de diciembre de 2012, 2011 Y 2010, se registraron ingresos y costos en el período de servicios de construcción para el intercambio de un activo intangible por \$196,633, \$37,070 y \$1,084,284, respectivamente.

- c. Las principales características del activo intangible por concesión en RCO son:

Con fecha 3 de octubre de 2007, el Gobierno Federal, por conducto de la SCT otorgó título de Concesión a favor de la Compañía, para construir, operar, explotar, conservar y mantener, por 30 años las autopistas Maravatio-Zapotlanejo y Guadalajara-Aguascalientes-León, con una longitud total de 558.05 kilómetros, en los Estados de Michoacán, Jalisco, Guanajuato y Aguascalientes, así como las obras de ampliación que se señalan en el título de concesión.

Respecto de las autopistas concesionadas, la recuperación de la inversión se efectuará a través del cobro de las tarifas autorizadas por la SCT en el plazo pactado en el título de concesión, teniendo derecho, a ajustar dichas tarifas de forma anual conforme al INPC o cuando este sufra un incremento del 5% o más, con respecto al índice existente en la fecha que se hubiera hecho el último ajuste. Los ingresos por peaje están garantizando la deuda a largo plazo (Ver Nota 12).

- d. Las principales condiciones del título de concesión en RCO son las siguientes:

La Concesionaria deberá llevar a cabo obras de ampliación asociadas a las autopistas en operación, Subtramo Entronque Autopista León-Aguascalientes al entronque Desperdicio II de la carretera Zapotlanejo-Lagos de Moreno, con una longitud aproximada de 19.00 km.; Carretera Zacapu-Entronque autopista Maravatio-Zapotlanejo con una longitud aproximada de 8.67 km en el estado de Michoacán.; Modernización a 6 carriles (3 en cada sentido) de la autopista Guadalajara-Aguascalientes-León, en su tramo Guadalajara-Zapotlanejo, con una longitud de 16.5 km en el estado de Jalisco, incluyendo ampliación y reforzamiento a 6 carriles de circulación del puente Ing. Fernando Espinosa; Reconstrucción de la superficie de rodamiento de la autopista Guadalajara-Aguascalientes-León en su tramo Zapotlanejo-Lagos de Moreno, subtramo Entronque El Desperdicio en el entronque con el libramiento Lagos de Moreno, con una longitud de 27.8 km en el estado de Jalisco, incluyendo el mejoramiento del señalamiento horizontal y vertical.; Reconstrucción de la superficie de rodamiento de la autopista Guadalajara-Aguascalientes-León, tramo León-Aguascalientes, subtramo Entronque El salvador al límite de Estados Jalisco y Aguascalientes con una longitud de 4.34 km en el estado de Jalisco, incluyendo el mejoramiento del señalamiento horizontal y vertical.

Los derechos y obligaciones derivados de la concesión no podrán ser objeto de transmisión por parte de la Concesionaria a menos que: (i) cuente con la autorización previa y por escrito de la SCT. (ii) haya cumplido con todas sus obligaciones derivadas del título a la fecha de la solicitud de autorización. (iii) haya transcurrido un lapso no menor a tres años a partir de la fecha de inicio de la concesión. (iv) el cesionario reúna los requisitos establecidos en las bases y leyes aplicables para el otorgamiento de la concesión y (v) la concesionaria y/o el cesionario cumplan con las disposiciones en materia de concentraciones previstas en la Ley Federal de Competencia Económica.

Ni la Concesionaria ni sus socios podrán transmitir o dar en garantía bajo cualquier título sus participaciones sociales en el capital social, ni los derechos derivados de la concesión, sin la previa autorización por escrito de la SCT.

Por virtud de la asignación del Título de Concesión, la Concesionaria se obligó a realizar un pago inicial equivalente a \$44,051,000, en los términos que señaló la SCT.

El Gobierno Federal se reserva la facultad de rescatar la concesión conforme al procedimiento previsto en el artículo 19 de la Ley General de Bienes Nacionales; en la declaratoria de rescate se establecerán las bases generales que servirán para fijar el monto de la indemnización que haya de cubrirse al concesionario, tomando en cuenta la inversión efectuada y debidamente comprobada, así como la depreciación de los bienes, equipos e instalaciones destinados directamente a los fines de la concesión.

En la fecha de terminación de la concesión las autopistas, los servicios auxiliares, instalaciones adheridas de manera permanente a las autopistas y los derechos de operación, explotación, conservación y mantenimiento se revertirán en favor de la Nación, en buen estado, sin costo alguno y libres de todo gravamen.

Como se menciona en la Nota 3 inciso g, la Compañía realiza anualmente pruebas de deterioro. Al 31 de diciembre de 2012 el valor en libros del activo en concesión no presenta indicios de haber sufrido pérdida por deterioro.

La Compañía deberá constituir el Fondo de Conservación, a fin de asegurar el cumplimiento del programa de conservación y mantenimiento el cual deberá mantenerse con un monto mínimo equivalente a 3 días de los ingresos brutos anuales esperados en el año de referencia. Dicho Fondo de Conservación podrá ser utilizado única y exclusivamente para la conservación y mantenimiento de las Autopistas Concesionadas.

La Compañía está obligada a pagar al Gobierno Federal en forma anual una contraprestación equivalente al 0.5% de los ingresos brutos tarifados sin IVA del año inmediato anterior derivados de la operación de las Autopistas Concesionadas durante el tiempo de vigencia de la Concesión, por los ejercicios que terminaron al 31 de diciembre de 2012, 2011 y 2010, la contraprestación asciende a \$18,929, \$16,944 y \$15,250, respectivamente.

Al 31 de diciembre de 2012, se cumple con las condiciones mencionadas anteriormente.

## 9. Derechos de franquicia y mobiliario y equipo

### a. Derechos de franquicia

	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2010
Costo de adquisición	\$ 687	\$ -	\$ -
Amortización acumulada	<u>(34)</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
	<u>\$ 653</u>	<u>\$ -</u>	<u>\$ -</u>



b. El mobiliario y equipo se integra como sigue:

	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2010
Costo de adquisición	\$ 7,172	\$ 6,720	\$ 6,251
Depreciación acumulada	<u>(3,762)</u>	<u>(3,106)</u>	<u>(1,019)</u>
	\$ <u>3,410</u>	\$ <u>3,614</u>	\$ <u>5,232</u>
Equipo de cómputo	\$ 3,076	\$ 3,744	\$ 3,621
Mobiliario y equipo	3,925	2,805	2,459
Equipo de transporte	<u>171</u>	<u>171</u>	<u>171</u>
	\$ <u>7,172</u>	\$ <u>6,720</u>	\$ <u>6,251</u>
Costo de adquisición:	Equipo de cómputo	Mobiliario y equipo y equipo de transporte	Total
Saldo al 1 de enero de 2010	\$ 3,096	\$ 527	\$ 3,623
Adquisiciones	<u>525</u>	<u>2,103</u>	<u>2,628</u>
Saldo al 31 de diciembre de 2010	3,621	2,630	6,251
Adquisiciones	<u>123</u>	<u>346</u>	<u>469</u>
Saldo al 31 de diciembre de 2011	3,744	2,976	6,720
Bajas	(750)	-	(750)
Adquisiciones	<u>82</u>	<u>1,120</u>	<u>1,202</u>
Saldo al 31 de diciembre de 2012	\$ <u>3,076</u>	\$ <u>4,096</u>	\$ <u>7,172</u>
Depreciación acumulada:	Equipo de cómputo	Mobiliario y equipo y equipo de transporte	Total
Saldo al 1 de enero de 2010	\$ (8)	\$ (30)	\$ (38)
Costo por depreciación	<u>(928)</u>	<u>(53)</u>	<u>(981)</u>
Saldo al 31 de diciembre de 2010	(936)	(83)	(1,019)
Costo por depreciación	<u>(1,652)</u>	<u>(435)</u>	<u>(2,087)</u>
Saldo al 31 de diciembre de 2011	(2,588)	(518)	(3,106)
Bajas	740	-	740
Costo por depreciación	<u>(918)</u>	<u>(478)</u>	<u>(1,396)</u>
Saldo al 31 de diciembre de 2012	\$ <u>(2,766)</u>	\$ <u>(996)</u>	\$ <u>(3,762)</u>

c. Vidas útiles

Las siguientes vidas útiles se utilizan en el cálculo de la depreciación y amortización:

Derechos de franquicia	5 años
Equipo de cómputo	4 años
Mobiliario y equipo	10 años
Equipo de transporte	4 años

## 10. Provisiones

Al 31 de diciembre de 2012, 2011 y 2010, las principales provisiones se integran como sigue:

	31 de diciembre de 2011	Aplicaciones	Incremento	Cancelaciones	31 de diciembre de 2012
Provisión para:					
Mantenimiento mayor CP(1)	\$ 240,700	\$ (417,421)	\$ 600,721	\$ -	\$ 424,000
Mantenimiento mayor LP(1)	289,400	-	59,534	-	348,934
Provisiones otros gastos	5,891	-	-	(5,891)	-
Costos que se espera incurrir por reparación de daños de usuarios de la carretera	73	-	-	(73)	-
Otros	<u>4,000</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>4,000</u>
	<u>\$ 540,064</u>	<u>\$ (417,421)</u>	<u>\$ 660,255</u>	<u>\$ (5,964)</u>	<u>\$ 776,934</u>

	31 de diciembre de 2010	Aplicaciones	Incremento	31 de diciembre de 2011
Provisión para:				
Mantenimiento mayor CP(1)	\$ 170,000	\$ (272,719)	\$ 343,419	\$ 240,700
Mantenimiento mayor LP(1)	130,000	-	159,400	289,400
Provisiones otros gastos	-	-	5,891	5,891
Costos que se espera incurrir por reparación de daños de usuarios de la carretera	73	-	-	73
Otros	<u>4,000</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>4,000</u>
	<u>\$ 304,073</u>	<u>\$ (272,719)</u>	<u>\$ 508,710</u>	<u>\$ 540,064</u>

- (1) La Compañía reconoce una provisión de los costos que se esperan incurrir que afectan los resultados de los períodos que comprenden desde el inicio de operación hasta el ejercicio en que se realizan las obras de mantenimiento y/o reparaciones para solventar los gastos de mantenimiento y reparación. Esta proyección es reconocida a valor presente neto de 5 años. Esta provisión se reconoce con base en la Norma Internacional de Contabilidad 37, "Provisiones y pasivos y activos contingentes" (IAS 37) y a la IFRIC 12, "Contratos de concesión de servicios", se registra una porción a corto plazo y el resto a largo plazo dependiendo del período de realización. Al 31 de diciembre de 2012 y 2011 incluye un costo financiero por \$244,404 y \$160,100, respectivamente, por el valor del paso del tiempo entre la provisión a valor presente neto y su proyección.

## 11. Instrumentos financieros derivados

La Compañía utiliza instrumentos financieros derivados de intercambio (swaps) u opciones (CAPS) para fijar o topar tasas variables y ligarlo a la generación de flujos de efectivo derivados de las fuentes de ingreso.

La siguiente tabla presenta los instrumentos financieros contratados para cubrir fluctuaciones de tasa de interés a través de swaps de tasas de interés y opciones CAP que la Compañía tiene contratados a la fecha:



Cobertura	Fecha de		Tasa que		31 de diciembre	31 de diciembre	31 de diciembre
	Contratación	Vencimiento	Recibe	Paga	de 2012	de 2011	de 2010
13,857,861	Oct.07/ Mar. 08	30 dic 23	TIE28d (4.83%)	8.52%	\$ (1,880,960)	\$ (1,592,372)	\$ (1,212,184)
1,077,373	Nov. 10	27 nov 12	TIE91d (4.96%)	8.00%	-	8,486	-
8,400,398	Oct. 07/ Dic.07	30 dic 23	TIE28d (4.83%)	UDI 4.33%+	(1,206,274)	(1,099,712)	(905,276)
490,100	Ago.10	Ago.12	7.50%	-	-	-	-
1,177,108	Nov.12	Nov.13	5.65%	-	453	-	-
435,000	Ago.12	Ago.13	6.50%	-	-	-	-
					<u>\$ (3,086,781)</u>	<u>\$ (2,683,598)</u>	<u>\$ (2,117,460)</u>

- Coberturas con Swaps variable - fijo

En octubre de 2007 se contrataron cuatro swaps que cambian el perfil de un financiamiento en tasa variable a una tasa fija promedio ponderada de 8.52% sobre un monto notional de \$15,500,000. A partir de mayo de 2009, estos instrumentos derivados han sido designados formalmente como operaciones de cobertura de flujo de efectivo, cumpliendo con los requisitos de documentación y evaluación de efectividad de acuerdo a lo que establece la normatividad contable. A partir de su designación de cobertura los cambios en el valor razonable son reconocidos como otro componente de la utilidad integral dentro del capital contable.

En febrero de 2010 la Compañía efectuó una terminación parcial de operaciones financieras derivadas, disminuyendo el valor notional por \$430,000 para llegar a un nuevo monto de notional por \$15,070,000, pagando un costo de rompimiento por \$20,000, las cuales se reconocieron como un gasto por intereses en la pérdida integral.

En virtud del prepago de deuda que se menciona en la Nota 12, en septiembre de 2012 la Compañía efectuó una terminación parcial de operaciones financieras derivadas, disminuyendo el valor notional por \$1,212,164 para llegar a un nuevo monto de notional por \$13,857,836, pagando un costo de rompimiento por \$738,590, el cual se reconoció como un gasto por intereses en la pérdida integral.

En noviembre de 2010 se contrataron swaps que cambian el perfil de un financiamiento en tasa variable a una tasa fija promedio ponderada de 8.00% sobre un monto notional de \$1,077,373. A partir de esa fecha, estos instrumentos derivados han sido designados formalmente como operaciones de cobertura de flujo de efectivo, cumpliendo con los requisitos de documentación y evaluación de efectividad de acuerdo a lo que establece la normatividad contable. A partir de su designación de cobertura los cambios en el valor razonable son reconocidos como otro componente de la utilidad integral dentro del capital contable.

Al momento de la contratación del derivado se acordó efectuar un pago de \$8 millones de pesos para conservar una tasa fija en 8.0%. Este pago representa el valor razonable del derivado al inicio. El swap establece una opción de extensión del plazo a elección del agente financiero al 27 de diciembre de 2012; esta opción originó que el derivado hubiera sido clasificado como de negociación. El 27 de noviembre de 2010 el banco ejerció la opción de extender el derivado al 27 de diciembre de 2012. Al momento de ejercer la opción se entró en un derivado de intercambio de tasa de interés con las mismas condiciones de tasa que se tenían.

Al 31 diciembre de 2012 existen porciones inefectivas que fueron reconocidas en resultados del periodo por \$1,677; al 31 de diciembre de 2011 y 2010 no existen porciones inefectivas que deban ser reconocidas en resultados del período.

- Coberturas con Swaps variable – fijo más UDI

En octubre y diciembre de 2007 se contrataron dos swaps que cambian el perfil de un financiamiento en tasa variable a una tasa promedio ponderada de 4.33% más UDI. El monto notional original en conjunto de los swaps fue de \$12,975,000. Estos derivados se clasificaron en 2007 como de negociación y las fluctuaciones de la valuación se reconocieron en el resultado financiero, debido a que no se designaron formalmente como operaciones de cobertura para propósitos contables.

A partir del ejercicio 2009, estos instrumentos derivados han sido designados formalmente como operaciones de cobertura de flujo de efectivo, cumpliendo con los requisitos de documentación y evaluación de efectividad de acuerdo a lo que establece la normatividad contable. A partir de su designación de cobertura, los cambios en el valor razonable son reconocidos como otro componente de la utilidad integral dentro del capital contable y el monto notional asciende a \$8,400,397.

Al 31 diciembre de 2012, 2011 y 2010 no existen porciones inefectivas que deban ser reconocidas en resultados del periodo.

- Coberturas con opciones CAP

La contratación de opciones (“CAP”) establece techos al nivel de las tasas variables de interés manteniendo el beneficio de reducción de tasas para los proyectos. El valor razonable de todos los CAP contratados es inferior a las primas pagadas, por lo que no se generan utilidades por realizar a reconocer en la utilidad integral; las fluctuaciones de la valuación se reconocen en el rubro de costos y gastos de operación. El valor razonable de los CAP al cierre del 2012 fue de \$453 y el efecto acumulado por su valuación en el estado consolidado de pérdida integral fue de \$313.

Del monto neto estimado de las ganancias o pérdidas originadas por los instrumentos financieros derivados incluido en la pérdida integral al 31 de diciembre de 2012 por un total de \$409,049, se estima que durante los siguientes meses del año 2013 se registren en resultados del ejercicio \$776,331 de acuerdo a las condiciones de mercado que prevalezcan en ese año.

## 12. Deuda a largo plazo

La deuda a largo plazo se integra como sigue:

	31 de diciembre 2012	31 de diciembre 2011	31 de diciembre 2010
Crédito sindicado adquirido con diversas instituciones financieras nacionales y extranjeras. Como garantía de pago de estos créditos la Compañía cede a un fideicomiso de administración (Ver Nota 5) los derechos de cobro y las cuotas de peaje de las Autopistas Concesionadas. Adicionalmente se otorgaron en garantía las acciones de la Compañía. El plazo del crédito es de 7 años, prorrogable a 10 años más, a una tasa resultante de la Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio (“TIIE”) más una sobretasa que va de 120 a 165 puntos base en el primer año incrementándose gradualmente por los siguientes años hasta llegar a un rango de 180 a 225 puntos base en el sexto año y séptimo año. Estos créditos generan intereses pagaderos mensualmente y el principal se amortiza en una sola exhibición al final del plazo. El crédito sindicado se integra como sigue:			



	31 de diciembre 2012	31 de diciembre 2011	31 de diciembre 2010
Crédito de adquisición – Línea de crédito hasta por \$31,000,000. En septiembre de 2012, la Compañía firmó un convenio modificatorio acordando la opción de extender el plazo de vencimiento de \$2,386,000 correspondientes a este crédito con un vencimiento original en 2014 a un nuevo vencimiento en 2016 y 2018 por \$800,000 y \$1,586,000, respectivamente. En 2012 la Compañía realizó prepagos de este crédito por \$6,420,000.	\$ 18,871,002	\$ 25,291,002	\$ 25,291,002
Crédito de gastos de capital – Línea de crédito original hasta por \$3,000,000, en 2012 obtuvo una línea de crédito adicional hasta por \$500,000 de la cual se ejercieron \$90,000 al cierre de 2012.	3,090,000	2,770,000	2,410,000
Crédito de liquidez – Línea de crédito hasta por \$3, 100,000.	<u>297,256</u>	<u>174,587</u>	<u>244,775</u>
	22,258,258	28,235,589	27,945,777
Certificados bursátiles por 1,102,518,200 UDIS con vencimiento en 2032, devengando intereses pagaderos mensualmente a la tasa fija del 5.25%.	5,374,361	-	-
Certificados bursátiles por \$2,841,000 con vencimiento en 2027, devengando intereses pagaderos mensualmente a la tasa fija del 9.00%.	2,841,000	-	-
Crédito simple contratado por CONIPSA hasta por un monto de \$580,000 otorgado para la modernización y ampliación del tramo carretero Irapuato - La Piedad, con vencimiento en noviembre de 2019, con tasa de interés igual a la tasa de interés interbancaria de equilibrio TIIE a 28 días más un margen (1). Dicho crédito está garantizado con las acciones de la Compañía.	435,000	481,400	-
Crédito simple contratado por COVIQSA hasta por un monto de \$1,300,000 otorgado para la modernización y ampliación de la autopista, con vencimiento hasta el año 2021, intereses pagaderos trimestralmente a la tasa TIIE 91 días más 2.25%. Dicho crédito está garantizado con las acciones de la Compañía.	<u>1,177,107</u>	<u>1,214,675</u>	<u>-</u>
Total de la deuda	32,085,726	29,931,664	27,945,777
Menos porción circulante	<u>104,446</u>	<u>86,124</u>	<u>-</u>
Deuda a largo plazo	31,981,280	29,845,540	27,945,777
Comisiones y gastos por financiamiento	(1,271,201)	(1,021,977)	(993,437)
Amortización acumulada	<u>632,912</u>	<u>473,423</u>	<u>367,996</u>
Total	<u>\$ 31,342,991</u>	<u>\$ 29,296,986</u>	<u>\$ 27,320,336</u>

- (1) El margen aplicable asciende al 2.5% durante el período de disposición de acuerdo al contrato de crédito, al día siguiente y hasta el quinto aniversario 3%, a partir de esa fecha y hasta el décimo aniversario se ubicará en 3.25% y de entonces y hasta la fecha de vencimiento, alcanzará el margen de 3.5%.

TIIE-Tasa de interés interbancario de equilibrio que es definido por el Banco de México, al 31 de diciembre de 2012, 2011 y 2010, fue de 4.840%, 4.790% y 4.7875%, respectivamente.

Los créditos a largo plazo contratados por la Compañía, incluyen ciertas cláusulas restrictivas que limitan a adquirir nuevos préstamos bancarios, otorgar garantías, obligaciones sobre pago de impuestos, vender activos fijos y otros activos no circulantes, efectuar reembolsos de capital, así como también mantener ciertas razones financieras.

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2012, 2011 y 2010, las restricciones mencionadas anteriormente por los contratos han sido cumplidas.

Los vencimientos del pasivo a largo plazo al 31 de diciembre de 2012, sin incluir las comisiones y gastos por financiamiento son:

2013	\$	104,446
2014		6,668,144
2015		158,179
2016		4,894,447
2017		214,069
2018		11,242,260
2019 y posteriores		<u>8,804,181</u>
	\$	<u>32,085,726</u>

Los intereses a pagar de acuerdo a los vencimientos de la deuda son:

2013	\$	2,005,364
2014		1,975,614
2015		1,828,506
2016		1,737,569
2017		1,463,679
2018		1,320,112
2019 y posteriores		<u>4,079,089</u>
	\$	<u>14,409,933</u>

### 13. Beneficios a los empleados a corto y a largo plazo y al retiro

- Como se menciona en la Nota 3, la Compañía está obligada al pago a sus empleados de una prima de antigüedad. El costo neto del periodo derivado de estas obligaciones por los años terminados el 31 de diciembre de 2012 y 2011 ascienden a \$24 y \$16 respectivamente. Otras revelaciones que requieren las disposiciones contables se consideran poco importantes.
- Los ejecutivos elegibles tienen derecho a un bono anual y un bono diferido, el cual también incluye la prima de antigüedad en base al cálculo actuarial. Al 31 de diciembre de 2012, 2011 y 2010 el bono anual asciende a \$11,665, \$13,649 y \$12,087, respectivamente, el bono diferido y la prima de antigüedad al 31 de diciembre de 2012, 2011 y 2010 ascienden a \$44,901, \$20,640 y \$7,938, respectivamente.

### 14. Impuestos a la utilidad

La Compañía está sujeta al ISR y al IETU.

ISR - La tasa es 30% para los años de 2011, 2012 y 2013, 29% para 2014 y 28% para 2015 en adelante.

IETU - Tanto los ingresos como las deducciones y ciertos créditos fiscales se determinan con base en flujos de efectivo de cada ejercicio. La tasa es 17.5%.

El impuesto a la utilidad causado es el que resulta mayor entre el ISR y el IETU.



Con base en proyecciones financieras, la Compañía identificó que esencialmente pagará ISR, por lo tanto, reconoce únicamente ISR diferido, a excepción de su compañía subsidiaria CONIPSA que identificó que pagará IETU. Durante el ejercicio 2012 CONIPSA causó ISR; sin embargo, esta situación es circunstancial.

- a. Los impuestos a la utilidad por el período que termina el 31 de diciembre de 2012, 2011 y 2010 se integran como sigue:

	2012	2011	2010
I.S.R. y I.E.T.U.:			
Causado	\$ 9,855	\$ 27,798	\$ 1,070
I.E.T.U. Diferido	(10,632)	5,767	(92)
I.S.R. Diferido	<u>(769,272)</u>	<u>(587,943)</u>	<u>(647,618)</u>
Total impuestos a la utilidad en resultados	\$ <u>(770,049)</u>	\$ <u>(554,378)</u>	\$ <u>(646,640)</u>

- b. La conciliación de la tasa legal del ISR y la tasa efectiva, expresadas como un porcentaje de la pérdida antes del beneficio de impuestos a la utilidad por el período que termina el 31 de diciembre es:

	2012	2011	2010
	%	%	%
Tasa legal	30.0	30.0	30.0
No deducibles	(0.3)	(0.5)	(0.1)
Efecto de IETU	(0.2)	(0.5)	-
Efectos inflacionarios fiscales	20.1	33.2	26.3
Otros ingresos exentos	2.7	-	-
Efecto por cambio de tasas fiscales	<u>-</u>	<u>(10.4)</u>	<u>(7.1)</u>
Total	<u>52.3</u>	<u>51.8</u>	<u>49.1</u>

- c. Los principales diferencias temporales que originan el saldo activo por ISR diferido, son:

	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2010
<b>Activos:</b>			
Mobiliario y equipo	\$ 685	\$ 612	\$ 285
Activo intangible por concesión	1,460,659	1,270,948	1,115,956
Instrumentos financieros derivados	910,188	799,957	631,582
Provisiones y estimaciones	<u>224,495</u>	<u>181,683</u>	<u>110,831</u>
	<u>2,596,027</u>	<u>2,253,200</u>	<u>1,858,654</u>
<b>Pasivos:</b>			
Comisiones y gastos por financiamiento	(182,074)	(148,718)	(180,643)
Pagos anticipados y anticipo a subcontratistas	(15,791)	(2,266)	(2,501)
Otras partidas	-	(22,815)	(33)
Activo financiero	<u>(271,973)</u>	<u>(189,802)</u>	<u>-</u>
	<u>(469,838)</u>	<u>(363,601)</u>	<u>(183,177)</u>
Impuesto sobre la renta diferido activo de diferencias temporales, neto	2,126,189	1,889,599	1,675,477
Pérdidas fiscales por amortizar	<u>2,485,081</u>	<u>1,839,090</u>	<u>1,488,768</u>
Activo neto	\$ <u>4,611,270</u>	\$ <u>3,728,689</u>	\$ <u>3,164,245</u>

- d. Los principales conceptos que originan en CONIPSA, el pasivo por IETU diferido al 31 de diciembre de 2012 y 2011, son:

	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2011
<b>Activos:</b>		
Crédito de inversión pendiente de deducir	\$ 27,355	\$ 5,736
Provisión gastos operativos	17,069	5,660
Otros	<u>1,073</u>	<u>-</u>
	<u>45,497</u>	<u>11,396</u>
<b>Pasivos:</b>		
Clientes	\$ (8,979)	\$ (5,735)
Deudores diversos	(172)	(444)
Pagos anticipados	(2,170)	-
Activo financiero	(116,107)	(112,514)
Activo intangible por concesión	(14,685)	-
Mobiliario y equipo	<u>(49)</u>	<u>-</u>
Pasivo neto	<u>(142,162)</u>	<u>(118,693)</u>
Pasivo neto	<u>\$ (96,665)</u>	<u>\$ (107,297)</u>

Para la determinación del ISR diferido al 31 de diciembre de 2012 y 2011, la Compañía aplicó a las diferencias temporales las tasas aplicables de acuerdo a su fecha estimada de reversión.

- e. De acuerdo a la regla I.3.3.2.4 de la resolución miscelánea del día 28 de diciembre 2011, 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. Al 31 de diciembre de 2012 el monto de las pérdidas fiscales actualizadas asciende a \$8,875,292.

De acuerdo al artículo 11 de la Ley del IETU para los contribuyentes que tengan otorgada una concesión, el crédito excedente de deducciones del ejercicio podrá amortizarse hasta que se agote, o se termine la concesión. Al 31 de diciembre de 2012 dicho crédito asciende a \$7,764,209 y no se incluyó en la determinación del impuesto diferido, porque la Compañía estima que causará esencialmente ISR.

## 15. Costos y gastos por naturaleza

El total de costos y gastos clasificados por naturaleza es como sigue:

Amortización del activo intangible por concesión	\$ 1,065,948	\$ 828,126	\$ 797,884
Gastos de mantenimiento mayor	407,924	256,374	300,000
Gastos de mantenimiento menor	45,384	56,217	47,906
Costos de operación	216,035	128,549	106,005
Otros	<u>91,839</u>	<u>178,322</u>	<u>83,123</u>
Operación y mantenimiento de activo por concesión	<u>761,182</u>	<u>619,462</u>	<u>537,034</u>



Seguros y fianzas	81,788	84,496	84,764
Contraprestación a gobierno federal	18,931	16,944	15,250
Honorarios	28,496	18,562	16,780
Otros	13,121	20,041	16,509
Costos de peaje por concesión	142,336	140,043	133,303
Costos de construcción de obras de ampliación y rehabilitación	196,633	37,070	1,084,284
Sueldos y salarios	81,590	60,153	41,390
Consultoría	45,191	13,846	18,857
Otros	18,153	13,068	16,361
Gastos generales y de administración	144,934	87,067	76,608
	\$ 2,311,033	\$ 1,711,768	\$ 2,629,113

## 16. Administración de riesgo

### a. Políticas contables significativas

Los detalles de las políticas contables significativas y métodos adoptados (incluyendo los criterios de reconocimiento, bases de valuación y las bases de reconocimiento de ingresos y egresos) para cada clase de activo financiero, pasivo financiero e instrumentos de capital se revelan en la Nota 3.

### b. Categorías de instrumentos financieros y políticas de administración de riesgos

Las principales categorías de los instrumentos financieros son:

	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2010
<b>Activos financieros</b>			
Efectivo y equivalentes de efectivo	\$ 3,091,926	\$ 1,825,129	\$ 1,532,130
Efectivo restringido a largo plazo	83,999	81,771	-
Cuentas por cobrar			
Clientes	557,203	974,373	40,443
Otras cuentas por cobrar y pagos anticipados	71,649	132,928	10,748
Activo financiero	1,608,447	1,307,618	-
<b>Pasivos financieros</b>			
Instrumentos financieros derivados	\$ 3,086,781	\$ 2,683,598	\$ 2,117,460
Deuda a corto plazo	104,446	86,124	-
Deuda a largo plazo	31,342,991	29,296,986	27,320,336
Proveedores	44,075	15,236	7,715
Otras cuentas por pagar	19,060	16,967	15,275

Las activos y pasivos de la Compañía están expuestas a diversos riesgos económicos que incluyen (i) riesgos financieros de mercado (tasa de interés, divisas y precios), (ii) riesgo de crédito (o crediticio), y (iii) riesgo de liquidez.

La Compañía busca minimizar los efectos negativos potenciales de los riesgos antes mencionados en su desempeño financiero a través de diferentes estrategias. Se utilizan instrumentos financieros derivados para cubrir ciertas exposiciones a los riesgos financieros de operaciones reconocidas en el estado consolidado de situación financiera (activos y pasivos reconocidos). El resto de las exposiciones que no se cubren a través de derivados es porque a la fecha se considera que los riesgos no son significativos para su operación.

La Compañía únicamente contrata instrumentos financieros derivados de cobertura para reducir la exposición financiera de sus pasivos. Los instrumentos financieros derivados que se contratan pueden ser designados para fines contables de cobertura o de negociación, sin que esto desvíe su objetivo de mitigar los riesgos a los que está expuesta la Compañía en sus proyectos.

La política de control interno de la Compañía establece que la contratación de crédito y de los riesgos involucrados en los proyectos requiere el análisis colegiado por los representantes de las áreas de finanzas, jurídico, administración y operación, en forma previa a su autorización. Dentro de dicho análisis se evalúa también el uso de derivados para cubrir riesgos del financiamiento. Por política de control interno, la contratación de derivados es responsabilidad de las áreas de finanzas y administración de la Compañía una vez concluido el análisis mencionado.

En la evaluación del uso de derivados para cubrir los riesgos del financiamiento se realizan análisis de sensibilidad a los diferentes niveles posibles de las variables pertinentes. Lo anterior para definir la eficiencia económica de cada una de las diferentes alternativas que existen para cubrir el riesgo medido. Se contrasta lo anterior con las obligaciones y/o condiciones de cada alternativa para así definir la alternativa óptima. Adicionalmente, se realizan pruebas de efectividad, con el apoyo de un experto valuador, para determinar el tratamiento que llevará el instrumento financiero derivado una vez contratado.

En coberturas de tasa de interés, los instrumentos se contratan con la finalidad de fijar los costos financieros máximos en apoyo a la viabilidad de los proyectos o bien, para ligarlos a los incrementos permitidos de tarifas.

La contratación de instrumentos financieros derivados está vinculada con el financiamiento que tiene la Compañía, por lo que es común que sea la misma institución (o sus filiales) que otorgó el financiamiento la que actúa como contraparte.

c. ***Riesgo de mercado***

Las actividades de la Compañía la exponen principalmente a riesgos financieros de cambios en precios y tasas de interés.

La Compañía está expuesta a riesgos de precios, principalmente por los costos de mantenimiento de las autopistas que están vinculados a los precios internacionales del petróleo. Por otro lado, los ingresos por peaje que cobra la Compañía están regulados de acuerdo al incremento de la inflación.

La exposición a tasas de interés surge principalmente por la deuda a largo plazo que está contratada a tasas variables (TIIE). La Compañía suscribe una variedad de instrumentos financieros derivados para manejar su exposición al riesgo de tasas de interés, incluyendo:



- *Swaps* de tasas de interés para mitigar el riesgo del aumento de las tasas de interés.

Los swaps contratados por la Compañía y que se describieron anteriormente a mayor detalle en esta nota, incluyen pagos fijos y pagos ligados a la inflación (UDI). La Compañía realiza análisis de estrés para determinar el monto más adecuado a contratar en pagos fijos y en UDI, considerando que las concesiones generalmente permiten a la Compañía incrementar las tarifas de peaje con base en la inflación y considerando la elasticidad de la demanda. Un incremento/(decremento) de 1 punto base en la tasa TIIE impactaría en un incremento/(decremento) de \$7,696 y \$(7,703) en el capital contable respectivamente; el impacto en la pérdida neta del ejercicio sería poco significativo debido a que los instrumentos que exponen a la Compañía a estos riesgos se encuentran bajo coberturas de flujos de efectivo altamente efectivas.

Respecto al riesgo cambiario, la Compañía considera que su exposición es poco significativa debido a las pocas operaciones y saldos que se denominan en moneda extranjera. La Compañía contrata sus financiamientos en la misma moneda de la fuente de pago. En caso de que la exposición a este riesgo se volviera significativa en algún periodo particular, será manejada dentro de los parámetros de las políticas aprobadas.

La exposición a riesgo de mercado de los instrumentos financieros derivados y la deuda asciende a \$34,534,218.

d. *Administración del riesgo de tasas de interés*

Como se mencionó en el inciso anterior, la Compañía se encuentra expuesta a riesgos en tasas de interés debido a que obtiene préstamos a tasas de interés variables. El riesgo es manejado por la Compañía manteniendo una combinación apropiada entre los préstamos a tasa variable y el uso de contratos swap de tasa de interés. Las actividades de cobertura se evalúan regularmente para que se alineen con las tasas de interés los parámetros establecidos de riesgo; asegurando que se apliquen las estrategias de cobertura más rentables.

Para mitigar el riesgo de fluctuaciones en la tasa de interés, la Compañía utiliza instrumentos financieros derivados de intercambio (swaps), así como opciones CAP, para fijar tasas variables y ligarlo a la generación de flujos de efectivo derivados de las fuentes de ingreso. La Compañía realiza análisis de estrés para determinar la mezcla más adecuada de pagos fijos y pagos ligados a la inflación. Las operaciones que cumplen los requisitos de acceso a la contabilidad de cobertura se han designado bajo el esquema de flujo de efectivo.

e. *Administración del riesgo de crédito*

El riesgo de crédito se refiere al riesgo de que las contrapartes incumplan sus obligaciones contractuales resultando en una pérdida para la Compañía. En el caso de la Compañía, el principal riesgo de crédito surge del efectivo y equivalentes y de manera poco significativa de los clientes. En el caso de las cuentas por cobrar y activos financieros de COVIQSA y CONIPSA, dado que el principal cliente es la SCT, se considera que el riesgo de crédito, a pesar de existir una concentración, es poco significativo. Respecto al efectivo y equivalentes, la Compañía tiene como política únicamente llevar a cabo transacciones con instituciones de reconocida reputación y alta calidad crediticia. Los principales fondos se encuentran en fideicomisos. La exposición máxima al riesgo de crédito asciende aproximadamente a \$5,341,576. Las Notas 5, 6 y 7 describen los principales activos financieros sujetos a riesgo de crédito.

f. *Administración del riesgo de liquidez*

La Compañía administra el riesgo de liquidez manteniendo reservas adecuadas y créditos bancarios, mediante la vigilancia continua de flujos de efectivo proyectados y reales. Los vencimientos de la deuda a largo plazo se presentan en la Nota 12. La Compañía mantiene reservas en fideicomisos con base en sus obligaciones contractuales cuyos fondos están destinados al pago de deuda, mantenimiento y obras de ampliación de autopistas, entre otros. Adicionalmente, la Compañía ha contratado líneas de crédito de liquidez y de gastos de capital como se describe en la Nota 12.

El riesgo de liquidez asociado al efectivo y equivalentes de efectivo y efectivo restringido a largo plazo de la Compañía asciende a \$3,175,925.

La siguiente tabla muestra los vencimientos contractuales de los pasivos financieros de la Compañía con base en los periodos de pago son:

Al 31 de diciembre de 2012	Menos de 1 año	Más de 1 año y menos de 5	Más de 5 años	Total
Deuda a largo plazo (1)	\$ 3,580,651	\$ 17,508,066	\$ 28,736,288	\$ 49,825,005
Deuda a corto plazo	104,446	-	-	104,446
Proveedores	44,075	-	-	44,075
Otras cuentas por pagar	19,060	-	-	19,060
Instrumentos financieros derivados	<u>759,229</u>	<u>2,122,974</u>	<u>974,055</u>	<u>3,856,258</u>
Total	<u>\$ 4,507,461</u>	<u>\$ 19,631,040</u>	<u>\$ 29,710,343</u>	<u>\$ 53,848,844</u>

(1) El importe de deuda no incluye comisión y gastos por financiamientos.

g. *Valor razonable de los instrumentos financieros*

El valor razonable de los Swaps de Tasa de Interés y Deuda que ha contratado la Compañía se determina con base al valor presente de los flujos de efectivo. Este método consiste en estimar los flujos de efectivo futuros, para el caso de los derivados se establece de acuerdo a la tasa fija del derivado y la curva de mercado a esa fecha para determinar los flujos variables, utilizando la tasa de descuento apropiada para estimar el valor presente. Adicionalmente, la Compañía utiliza fuentes de información reconocidas para obtener los factores de riesgo, tales como curvas de tasa de interés.

Todos los derivados de la Compañía se clasifican en el Nivel 2 de la jerarquía del valor razonable establecido por la IFRS 7, "Instrumentos financieros – Revelación". Las mediciones de valor razonable de Nivel 2, son aquellas derivadas de información diferente a los precios cotizados incluidos dentro del Nivel 1 (las mediciones de valor razonable son aquellas derivadas de precios cotizados (no ajustados) en mercados activos para activos o pasivos idénticos) que se pueden observar para el activo o pasivo, ya sea de manera directa (p. ej., como precios) o indirecta (p. ej., derivado de precios).

Excepto por lo que se detalla en la siguiente tabla, los directores consideran que los valores en libros de los activos y pasivos financieros reconocidos al costo amortizado en los estados financieros consolidados, se aproxima a su valor razonable:

	31 de diciembre de 2012		31 de diciembre de 2011	
	Valor en libros	Valor razonable	Valor en libros	Valor razonable
<b>Activos financieros</b>				
<b>mantenidos al costo amortizado:</b>				
Efectivo y equivalentes de efectivo	\$ 3,091,926	\$ 3,091,926	\$ 1,825,129	\$ 1,825,129
Clientes	557,203	557,203	974,373	974,373
Efectivo restringido a largo plazo	83,999	83,999	81,771	81,771
<b>Pasivos financieros mantenidos al costo amortizado:</b>				
Deuda	\$ 31,342,991	\$ 32,369,549	\$ 29,296,986	\$ 28,876,498



	<u>31 de diciembre de 2010</u>	
	Valor en libros	Valor razonable
<b>Activos financieros</b>		
<b>mantenidos al costo amortizado:</b>		
Efectivo y equivalentes de efectivo	\$ 1,532,130	\$ 1,532,130
Clientes	40,443	40,443
Efectivo restringido a largo plazo	-	-
<b>Pasivos financieros mantenidos al costo amortizado:</b>		
Deuda	<u>\$ 27,320,336</u>	<u>\$ 28,587,682</u>

La Compañía se apoya en proveedores de precios para valuar y reconocer los instrumentos financieros a valor razonable.

## 17. Capital contable

- a. El capital social a valor nominal se integra como sigue:

	Número de acciones		Importe (Miles)	
	31 de diciembre de 2012 y 2011	31 de diciembre de 2010	31 de diciembre de 2012 y 2011	31 de diciembre de 2010
Capital fijo				
Serie A	55,393	50,000	\$ 50	\$ 50
Capital variable				
Serie A	20,105,331,110	18,186,499,503	19,296,863	17,589,098
Serie B	<u>8,609,634,800</u>	<u>8,506,000,000</u>	<u>6,641,855</u>	<u>6,549,620</u>
<b>Total</b>	<u><b>28,715,021,303</b></u>	<u><b>26,692,549,503</b></u>	<u><b>\$ 25,938,768</b></u>	<u><b>\$ 24,138,768</b></u>

- b. A partir del 25 de septiembre de 2012, la Compañía está constituida como una S.A.B. de C.V. en términos de la Ley del Mercado de Valores y, de conformidad a la Ley General de Sociedades Mercantiles, el capital mínimo fijo es de \$50,000 pesos.
- c. En la Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 17 de diciembre de 2012, se acordó cancelar 392,258,400 acciones Serie "A" equivalentes a \$350 millones en virtud de que no se cumplieron las condiciones para que la Compañía efectuara el Pago Adicional mencionado en la Nota 1 c.
- d. En la Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 19 de septiembre de 2011, derivado del proceso de suscripción de capital aprobado en relación con la operación mencionada en la Nota 1, algunos de los accionistas de la Compañía suscribieron una porción del aumento de capital decretado, teniendo como consecuencia un incremento en el capital social de \$1,799,999,902 pesos. Derivado de lo anterior, el capital social autorizado de la Compañía es de \$27,294,340, del cual a la fecha se encuentra totalmente suscrita y pagada la cantidad de \$25,938,768.
- e. De manera particular, derivado de la operación de compra de CONIPSA y COVIQSA, ICA incrementó su participación en el capital social de la Compañía para detentar el 18.73% de las acciones representativas del capital social.

- f. En la Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 26 de abril de 2010, se acordó cancelar 6,896,600,000 acciones en la Tesorería de la Compañía, en virtud de que las mismas no fueron pagadas y suscritas de conformidad con lo establecido en las Resoluciones Unánimes de fecha 24 de septiembre de 2009.
- f. En la Asamblea General Extraordinaria y Ordinaria de Accionistas celebrada el 8 de septiembre de 2010, se acordó aumentar la parte variable del capital social en la cantidad de \$3,155,573, mediante la emisión de acciones ordinarias, nominativas, sin expresión de valor nominal que se ofrecieron a un precio de suscripción de 0.89 centavos por acción.
- La emisión correspondió hasta 2,415,730,337 en acciones Serie A y 1,129,857,109 en acciones Serie B, ordinarias, nominativas, sin expresión de valor nominal, no suscritas, las cuales permanecerán depositadas en la tesorería de la Compañía hasta en tanto sean suscritas y pagadas.
- g. La distribución del capital contable, excepto por los importes actualizados del capital social aportado y de las utilidades retenidas fiscales, causará el impuesto sobre la renta sobre dividendos a cargo de la Compañía a la tasa vigente al momento de la distribución. El impuesto que se pague por dicha distribución, se podrá acreditar contra el impuesto sobre la renta del ejercicio en el que se pague el impuesto sobre dividendos y en los dos ejercicios inmediatos siguientes, contra el impuesto del ejercicio y los pagos provisionales de los mismos.
- h. Administración del riesgo de capital - La Compañía administra su capital para asegurar que continuará como negocio en marcha, mientras maximiza el rendimiento a sus accionistas a través de la optimización de su estructura de capital.
- i. La administración de la Compañía revisa la estructura de capital cuando presenta sus proyecciones financieras como parte del plan de negocio al Consejo de Administración y accionistas de la Compañía. Como parte de esta revisión el Consejo de administración considera el costo de capital y sus riesgos asociados.
- j. El saldo de la cuenta de capital de aportación al 31 de diciembre de 2012, 2011 y 2010 es de \$32,852,523, \$30,204,977 y \$27,221,209, respectivamente.

#### 18. Saldos y transacciones con partes relacionadas

- a. Las cuentas por pagar con partes relacionadas se integran como sigue:

	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2010
Ingenieros Civiles Asociados, S.A. de C.V.	\$ 8,997	\$ 461,014	\$ 3,182
ICA Infraestructura, S.A. de C.V.	391,699	5,535	11,898
Controladora de Operación de Infraestructura, S.A. de C.V.	<u>42,900</u>	<u>250,000</u>	<u>-</u>
	<u>\$ 443,596</u>	<u>\$ 716,549</u>	<u>\$ 15,080</u>
Cuentas por pagar por obra ejecutada no estimada con Ingenieros Civiles Asociados, S.A. de C.V.	<u>\$ 2,515</u>	<u>\$ 23,441</u>	<u>\$ 91,253</u>



- b. Las transacciones con partes relacionadas efectuadas en el curso normal de sus operaciones que no se muestran por separado en estos estados financieros consolidados fueron como sigue:

	31 de diciembre de		
	2012	2011	2010
Gastos por operación y mantenimiento	\$ 366,763	\$ 233,938	\$ 201,750
Costos de construcción	128,512	85,442	866,194
Bonos administrativos a Ejecutivos	35,985	26,277	20,001

Adicionalmente, ver Nota 1, con respecto de la contraprestación entregada por la compra de CONIPSA y COVIQSA.

c. *Compensación del personal clave de la gerencia*

La compensación a los directores y otros miembros clave de la gerencia durante el período fue la siguiente:

	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2010
Beneficios a corto plazo	\$ 35,728	\$ 13,649	\$ 12,087
Beneficios a largo plazo (bono diferido)	<u>20,838</u>	<u>20,640</u>	<u>7,938</u>
	<u>\$ 56,566</u>	<u>\$ 34,289</u>	<u>\$ 20,025</u>

La compensación de los miembros clave de la gerencia es aprobada por el comité de prácticas societarias, con base en la actuación de la Compañía y las tendencias del mercado.

## 19. Información por segmentos

Las actividades de la Compañía están principalmente relacionadas a la prestación de servicios de construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de autopistas concesionadas considerando sus ubicaciones, ambientes reguladores, condiciones de los Títulos de concesión, entre otros. Por lo tanto los segmentos de reporte conforme IFRS 8 son los siguientes:

- RCO, autopistas en operación al amparo del Título de Concesión de FARAC I, fueron adjudicadas a partir del 4 de octubre del 2007, dicho título de concesión, otorga el derecho y la obligación de construir, operar, explotar, conservar y mantener las autopistas (i) Zapotlanejo-Guadalajara, (ii) Maravatío-Zapotlanejo, (iii) Zapotlanejo-Lagos y, (iv) León-Aguascalientes integrantes del paquete por un plazo de 30 años contados a partir de la fecha de adjudicación del mismo. Así también, dentro del Título de Concesión de FARAC I, se integra la obligación de construir y mantener las Obras de Ampliación.
- CONIPSA, es la concesionaria encargada de operar, conservar y mantener, por un periodo de 20 (veinte) años contados a partir de 2005, el tramo carretero libre de peaje de jurisdicción federal que tiene origen en el entronque de la autopista Querétaro-Irapuato y la autopista Irapuato-La Piedad, y termina en el Km 76+520, al entroncar con el libramiento La Piedad de Cabadas, en el Estado de Guanajuato. El tramo carretero objeto de la Concesión CONIPSA forma parte del corredor carretero de oriente a poniente, que une entre sí a diversas ciudades ubicadas en la región del Bajío en el centro de México, y a su vez con el occidente de Guadalajara y el este de la Ciudad de México.

- COVIQSA, es la concesionaria encargada de operar, conservar y mantener, por un periodo de 20 (veinte) años contados a partir de 2006, el tramo carretero libre de peaje de jurisdicción federal de 93 Kms de longitud ubicado en los Estados de Querétaro y Guanajuato. Este tramo carretero forma parte importante del corredor del Bajío, que de este a oeste une a las ciudades de Querétaro e Irapuato, dan paso vehicular a gran número de transportistas que realizan actividades comerciales en las ciudades de Querétaro, Irapuato y La Piedad, además de regiones como el norte de León, el sur de Morelia, el occidente de Guadalajara y el oriente de la Ciudad de México.

Estos segmentos operativos se presentan por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2012, 2011 y 2010:

	31 de diciembre de 2012		
	RCO	COVIQSA	CONIPSA
Ingresos totales	\$ 4,006,205	\$ 689,252	\$ 223,258
Utilidad de operación	2,243,684	120,868	110,158
(Pérdida) utilidad neta	(972,581)	(10,183)	39,337

	31 de diciembre de 2011		
	RCO	COVIQSA	CONIPSA
Ingresos totales	\$ 3,435,638	\$ 282,692	\$ 53,088
Utilidad de operación	1,775,270	270,038	19,766
(Pérdida) utilidad neta	(1,082,859)	150,816	(1,009)

	31 de diciembre de 2010		
	RCO	COVIQSA	CONIPSA
Ingresos totales	\$ 4,135,987	\$ -	\$ -
Utilidad de operación	1,516,208	-	-
Pérdida neta	(665,941)	-	-

## 20. Transacciones no monetarias

Durante los años que terminaron el 31 de diciembre de 2012 y 2011, la Compañía realizó las siguientes actividades de inversión no monetarias, las cuales no se reflejan en el estado consolidado de flujos de efectivo:

- a. La Compañía registra ingresos por construcción intercambiados por activo intangible al 31 de diciembre de 2012, 2011 y 2010 por un importe de \$196,633, \$37,070 y \$1,084,284, respectivamente. Los costos por construcción se consideran una actividad de operación.
- b. Como se menciona en la Nota 1, la adquisición de COVIQSA y de CONIPSA, fue liquidada en 2011 con las siguientes transacciones no monetarias: \$1,550 millones de pesos en acciones y \$350 millones de pesos en acciones sujetas a que se cumplieran ciertas condiciones (Pago Adicional). En 2012, como se menciona en la Nota 1c, se cancelaron 392,358,400 acciones relacionadas con el Pago adicional en virtud de que no se cumplieron las condiciones para que la Compañía efectuara dicho pago.



## 21. Contingencia

La Compañía al igual que sus activos no está sujeta a acción alguna de tipo legal que no sean las de rutina y propias de su actividad.

## 22. Compromiso

La Compañía celebró contratos de arrendamiento operativo por las oficinas en donde se encuentra ubicada; el contrato de arrendamiento es por un plazo de un año a vencer en septiembre de 2013 y establece pagos mensuales de renta actualizables con el INPC por un importe de \$116.

## 23. Nuevos pronunciamientos contables

La Compañía no ha aplicado las siguientes normas de IFRS nuevas y revisadas que ya están emitidas pero que su vigencia inicia con posterioridad al 31 de diciembre de 2012, aunque permiten su aplicación anticipada:

IFRS 9, *Instrumentos Financieros*

IFRS 10, *Estados Financieros Consolidados*

IFRS 11, *Acuerdos Conjuntos*

IFRS 12, *Información a Revelar sobre Participaciones en Otras Compañías*

IFRS 13, *Medición del Valor Razonable*

Modificaciones a la IFRS 7, *Revelaciones – Compensación de Activos y Pasivos Financieros*

Modificaciones a la IFRS 9 e IFRS 7, *Fecha Efectiva de IFRS 9 y Revelaciones de Transición*

*Modificaciones a la IFRS 10, IFRS 11 e IFRS 12, Estados Financieros Consolidados, Acuerdos*

*Conjuntos y Revelaciones sobre Participaciones en Otras Compañías: Guías de Transición*

La IAS 19 (revisada en 2011), *Beneficios a los Empleados*

La IAS 27 (revisada en 2011), *Estados Financieros Separados*

La IAS 28 (revisada en 2011), *Inversiones en Asociadas y Acuerdos Conjuntos*

Modificaciones a la IAS 32, *Revelaciones – Compensación de Activos y Pasivos Financieros*

Modificaciones a las IFRS, *Mejoras Anuales a IFRS ciclo 2009-2011, Excepto por las Modificaciones a IAS 1*

IFRS 9, *Instrumentos Financieros* - La IFRS 9 emitida en noviembre de 2009 introduce nuevos requerimientos para la clasificación y medición de activos financieros. La IFRS 9 modificada en octubre de 2010 incluye los requerimientos para la clasificación y medición de pasivos financieros y para su eliminación.

Los principales requerimientos de la IFRS 9 se describen a continuación:

La IFRS 9 requiere que todos los activos financieros reconocidos que estén dentro del alcance de IAS 39, *Instrumentos Financieros: Reconocimiento y Medición* sean medidos posteriormente a costo amortizado o a valor razonable. Específicamente, las inversiones de deuda en un modelo de negocios cuyo objetivo es cobrar los flujos de efectivo contractuales y que tengan flujos de efectivo contractuales que sean exclusivamente pagos de capital e intereses sobre el capital en circulación generalmente se miden a costo amortizado al final de los periodos contables posteriores. Todas las demás inversiones de deuda y de capital se miden a sus valores razonables al final de los periodos contables posteriores. Adicionalmente, bajo IFRS 9, las compañías pueden hacer la elección irrevocable de presentar los cambios posteriores en el valor razonable de una inversión de capital (que no es mantenida con fines de negociación) en otras partidas de la utilidad integral, con ingresos por dividendos generalmente reconocidos en el resultado del año.

El efecto más significativo de la IFRS 9 con respecto a la clasificación y medición de activos financieros se relaciona con el tratamiento contable de cambios en el valor razonable de un pasivo financiero (designado como a valor razonable a través de utilidad o pérdida) atribuible a cambios en el riesgo crediticio de dicho pasivo. Específicamente, bajo la IFRS 9, para los pasivos financieros designados como a valor razonable a través de utilidad o pérdida, el monto de los cambios en el valor razonable del pasivo financiero que es atribuible a cambios en el riesgo crediticio de dicho pasivo se presenta bajo otros resultados integrales, salvo que el reconocimiento de los efectos de los cambios en el riesgo crediticio del pasivo dentro de otros resultados integrales creara o incrementara una discrepancia contable en el estado de resultados. Los cambios en el valor razonable atribuibles al riesgo crediticio del pasivo financiero no se clasifican posteriormente al estado de resultados. Anteriormente, conforme a IAS 39, el monto completo del cambio en el valor razonable del pasivo financiero designado como a valor razonable a través de utilidad o pérdida se presentó en el estado de resultados.

En mayo de 2011 se emitió un paquete de cinco normas sobre consolidación, coinversiones, asociadas y revelaciones, incluyendo la IFRS 10, IFRS 11, IFRS 12, IAS 27 (según revisión de 2011) e IAS 28 (según revisión de 2011).

Los principales requerimientos de estas cinco normas se describen a continuación:

*IFRS 10, Estados Financieros Consolidados* - La IFRS 10 reemplaza las partes de IAS 27, Estados Financieros Consolidados y Separados que tratan sobre los estados financieros consolidados. La SIC-12 Consolidación – Compañías con Propósitos Especiales ha sido retirada con la emisión de la IFRS 10. Conforme a la IFRS 10, sólo existe una base para consolidación que es el control. Adicionalmente, la IFRS 10 incluye una nueva definición de control que contiene tres elementos: (a) el poder ejercido sobre la empresa receptora de la inversión, (b) exposición o derechos a retornos variables por su involucramiento con la empresa receptora de la inversión y (c) la capacidad de utilizar su poder sobre dicha empresa para afectar el monto de los retornos del inversionista. Se han agregado una gran cantidad de lineamientos en la IFRS 10 para tratar los escenarios complejos.

*IFRS 11, Negocios Conjuntos* - La IFRS 11 reemplaza a la IAS 31 Participaciones en Coinversiones. La IFRS 11 trata sobre la manera en que un acuerdo conjunto en el que dos o más partes tienen control conjunto debe clasificarse. La SIC-13 Entidades bajo Control Conjunto – Aportaciones no Monetarias de los Inversionistas ha sido retirada con la emisión de la IFRS 11. Conforme a la IFRS 11, los acuerdos conjuntos se clasifican como operaciones conjuntas o coinversiones, dependiendo de los derechos y obligaciones de las partes. En contraste, bajo IAS 31, existen tres tipos de acuerdos conjuntos: Entidades bajo control conjunto, activos bajo control conjunto y operaciones bajo control conjunto.

Adicionalmente, las coinversiones conforme a la IFRS 11 se deben contabilizar utilizando el método de participación, mientras que las entidades bajo control conjunto conforme al IAS 31 se pueden contabilizar utilizando el método de participación o contabilidad proporcional.

*IFRS 12, Revelación de Participaciones en Otras Entidades* - La IFRS 12 es una norma de revelación y aplica a entidades que tienen participaciones en subsidiarias, acuerdos conjuntos, asociadas y/o entidades estructuradas no consolidadas. En general, los requerimientos de revelación de la IFRS 12 son más exhaustivos que los de las normas actuales.



*IFRS 13, Medición del Valor Razonable* - La IFRS 13 establece una única fuente de lineamientos para las mediciones de valor razonable y las revelaciones correspondientes. La norma define el valor razonable, establece un marco para medir el valor razonable y requiere revelaciones sobre las mediciones de valor razonable. El alcance de la IFRS 13 es amplio; aplica tanto a partidas de instrumentos financieros como a partidas que no son de instrumentos financieros por las cuales otras IFRS requieren o permiten mediciones de valor razonable y revelaciones sobre las mediciones de valor razonable, excepto en circunstancias específicas. En general, los requerimientos de revelación en la IFRS 13 son más exhaustivos que los que se requieren en las normas actuales. Por ejemplo, las revelaciones cuantitativas y cualitativas basadas en la jerarquía de valor razonable de tres niveles requerida actualmente para instrumentos financieros únicamente bajo la IFRS 7 Instrumentos Financieros: Revelaciones se extenderán por la IFRS 13 para cubrir todos los activos y pasivos dentro de su alcance.

La IFRS 13 aplica para ejercicios que inicien en o después del 1 de enero de 2013, aunque se permite la aplicación anticipada.

*Modificaciones a la IAS 32, Revelaciones – Compensación de Activos y Pasivos Financieros* - Las modificaciones a IAS 32 clarifican la aplicación de los requerimientos existentes sobre la compensación de activos financieros y pasivos financieros. En específico, las modificaciones clarifican el significado de “tenga, en el momento actual, el derecho, exigible legalmente, de compensar los importes reconocidos” y “tenga la intención de liquidar por el importe neto, o de realizar el activo y liquidar el pasivo simultáneamente”.

*Modificaciones a la IFRS 7, Revelaciones – Compensación de Activos y Pasivos Financieros* - Las modificaciones a IFRS 7 requieren a las compañías revelar información acerca de los derechos de compensar y acuerdos relacionados para instrumentos financieros reconocidos que están sujetos a un acuerdo maestro de compensación exigible o acuerdo similar.

La aplicación de estas modificaciones a la IFRS 7, son efectivas para periodos anuales que comiencen en o después del 1 de enero de 2013 y periodos intermedios dentro de esos periodos anuales. Las revelaciones deben ser mostradas retrospectivamente para todos los periodos comparativos. Sin embargo, las modificaciones a IAS 32 son efectivas para periodos anuales que inicien en o después del 1 de enero de 2014, y permiten su aplicación anticipada.

*IAS 19 (revisada en 2011), Beneficios a los empleados* - Las modificaciones a IAS 19 cambian el tratamiento contable de los planes de beneficios definidos y beneficios por terminación de la relación laboral. El cambio más importante se refiere al tratamiento contable de cambios en obligaciones de beneficios definidos y activos del plan. Las modificaciones requieren el reconocimiento de cambios en las obligaciones de beneficios definidos y en el valor razonable de los activos del plan cuando ocurren y, por tanto, eliminan el 'enfoque de corredor' permitido bajo la versión anterior de IAS 19 y aceleran el reconocimiento de costos de servicio anterior. Las modificaciones requieren que todas las ganancias y pérdidas actuariales se reconozcan inmediatamente a través de otros resultados integrales para que el activo o pasivo por pensiones neto reconocido en el estado consolidado de situación financiera refleje el valor total del déficit o superávit del plan. Adicionalmente, el costo por interés y el retorno esperado de los activos del plan utilizados en la versión anterior de IAS 19 son remplazados con el importe del interés neto, el cual es calculado aplicando la tasa de descuento la misma tasa de descuento al pasivo o activo por beneficios definidos neto.

Las modificaciones a IAS 19 aplican para ejercicios que inicien en o después del 1 de enero de 2013 y se requiere la aplicación retrospectiva con ciertas excepciones. Los directores esperan que las modificaciones a IAS 19 sean adoptadas en los estados financieros consolidados del Grupo para el ejercicio que inicia el 1 de enero de 2013 y que la aplicación de las modificaciones a IAS 19 pueda tener un impacto en los montos reportados con respecto al plan de beneficios definidos del Grupo. Sin embargo, los directores aún no han realizado un análisis detallado del impacto de la aplicación de las modificaciones y, por tanto, aún no han cuantificado el alcance del impacto.



*Modificaciones a las IFRS, Mejoras anuales a IFRS ciclo 2009-2011 excepto por las modificaciones a IAS 1* - Las modificaciones anuales a IFRS ciclo 2009-2011 incluyen modificaciones a varias IFRS. Las modificaciones son efectivas para periodos anuales que comiencen en o después del 1 de enero de 2013. Las modificaciones a IFRS incluyen:

*Modificaciones a IAS 16, Propiedad, Planta y Equipo* - Las modificaciones a IAS 16 clarifican que las piezas de repuesto importantes y el equipo de mantenimiento permanente deben ser clasificados como Propiedad, Planta y Equipo, cuando cumplan la definición de Propiedad, Planta y Equipo de IAS 16 y como inventarios en caso contrario.

*Modificaciones a IAS 32, Instrumentos Financieros: Presentación* - Las modificaciones a IAS 32 clarifican que el impuesto a la utilidad relacionado con distribuciones a los tenedores de un instrumento de capital y los costos de las transacciones de un una transacción de capital, debe ser contabilizada de acuerdo con IAS 12, Impuestos a la utilidad.

#### **24. Autorización de la emisión de los estados financieros**

El 6 de febrero de 2013, fue autorizada la emisión de estos estados financieros consolidados por el Lic. Demetrio Sodi Cortés, Director General y por el Ing. Jorge Parra Palacios, Director de Finanzas y Administración de Red de Carreteras de Occidente, S.A. B. de C.V. y están sujetos a la aprobación de la Asamblea Ordinaria de Accionistas de la Compañía, quien puede decidir su modificación de acuerdo a lo dispuesto en la Ley General de Sociedades Mercantiles.

\* \* \* \* \*

México D. F. a 6 de marzo de 2013.

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

### **Informe Anual de actividades del Comité de Auditoría al Consejo de Administración**

Estimados Presidente y miembros del Consejo de Administración:

Como es del conocimiento de todos ustedes, al cambiar la forma legal de la sociedad de S.A.P.I.B. a S.A.B. durante 2012, el anterior Comité de Auditoría y Prácticas Societarias fue reestructurado en dos Comités: el de Auditoría y el de Prácticas Societarias.

Por lo anterior, este informe anual, que se emite en términos del artículo 43 de la Ley del Mercado de Valores, tiene por objeto informar al Consejo de Administración (el **Consejo**) de Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C. V., (la **Sociedad** o **RCO**, indistintamente) sobre las principales actividades que llevaron a cabo el anterior Comité de Auditoría y Prácticas Societarias de enero a septiembre de 2012 y las que llevó a cabo el actual Comité de Auditoría (el **Comité**, indistintamente para ambos) de octubre a diciembre de 2012.

#### **1.- INFORME ANUAL DE ACTIVIDADES**

Durante 2012, los miembros del Comité llevamos a cabo 6 sesiones ordinarias, a las cuales, sus miembros fueron debidamente convocados. Todas las sesiones fueron instaladas en virtud de que hubo el quórum requerido para ello.

Una de las reuniones se realizó con el Auditor externo y sin la presencia de los funcionarios de RCO.

Como resultado de las sesiones que llevó a cabo el Comité, informo lo siguiente:

##### ***Reportes a la BMV***

Los miembros del Comité revisamos y estuvimos de acuerdo con todos los reportes que durante 2012 la Sociedad envió a la Bolsa Mexicana de Valores (BMV), los cuales incluyen:

- los cuatro Reportes Financieros Trimestrales del año 2012, y
- el Informe Anual correspondiente al ejercicio 2011.

Todos los reportes fueron entregados en tiempo y forma a la BMV.

##### ***Políticas contables***

Durante 2012, para la elaboración de sus estados financieros, la Sociedad utilizó las mismas políticas contables que el año anterior, cuestión con la que el Comité estuvo de acuerdo.



### ***Auditoría interna***

El área de Auditoría Interna creada durante 2012, terminará en el 1er. trimestre del presente año, un análisis de los procesos de operación de RCO para definir una matriz de riesgos de la Sociedad y, con base en ella, establecer nuevas medidas para fortalecer su sistema de control interno.

Asimismo, el Auditor Interno de la Sociedad informó al Comité que RCO estableció un sistema de quejas y denuncias anónimas para empleados, cuyos resultados serán monitoreados por el Comité.

### ***Auditoría externa***

Los miembros del Comité evaluamos y recomendamos en su momento al Consejo, la contratación de la firma Deloitte-Guadalajara para proveer los siguientes servicios relativos al ejercicio 2012:

- auditoría de los estados financieros de la Sociedad y sus subsidiarias;
- revisión mensual del aforo y los ingresos, lo cual es requerido por el contrato de concesión; y
- una revisión limitada a los estados financieros de la Sociedad y subsidiarias requerida en el proceso de refinanciamiento.

Los miembros del Comité verificamos que Deloitte-Guadalajara cuenta con las certificaciones necesarias para la prestación de servicios de buena calidad y que su costo fuera razonable.

A la fecha, todos los servicios contratados han sido substancialmente terminados en tiempo, en forma y a satisfacción de la Sociedad y del Comité.

### ***Sistema de control interno***

Respecto al control interno de la sociedad, tanto el auditor externo como el interno, emitieron una serie de observaciones que, en términos generales, señalan que la Sociedad debe mejorar sus procedimientos de uso y resguardo de información para evitar alteraciones a la misma y, especialmente, para evitar problemas de puesta en marcha de sistemas críticos ante la ocurrencia de una situación contingente.

El Comité dará debido seguimiento a la mejora del control de estos puntos de riesgo.

### ***Estrategia de refinanciamiento***

El Comité dio seguimiento a todas las actividades realizadas por la Sociedad como parte de la primera etapa de la estrategia de refinanciamiento, la cual terminó con la colocación de Certificados Bursátiles realizada en septiembre de 2012.

Asimismo, el Comité fue informado de que la Sociedad está por iniciar la segunda fase de dicha estrategia, a lo cual dará debido seguimiento.

### ***Código de Ética***

La sociedad hizo ajustes a su Código de Ética para su convergencia con la "Foreign Corrupt Practices Act" (FCPA). El Comité está de acuerdo con la versión final del mismo.



## 2.- ACTIVIDADES RELACIONADAS CON EL CIERRE ANUAL

### ***Reportes al cierre de 2012***

El Comité revisó junto con la Sociedad los siguientes informes:

- El Informe Anual 2012 del Director General a los Accionistas de la Sociedad.
- El Reporte Financiero del 4T2012 de RCO a la BMV.
- Los Estados Financieros Consolidados Auditados de RCO por el ejercicio 2012, los cuales tienen opinión limpia por parte del auditor externo.


El Comité recomienda al Consejo la aprobación de tales informes, al considerar que:

- fueron determinados con la correcta aplicación de las políticas contables establecidas en RCO; y
- presentan en forma razonable, la estructura financiera y los resultados de la operación de RCO.

Finalmente, quiero señalar que todos los acuerdos tomados por los miembros del Comité quedaron asentados en las actas de cada una de las reuniones llevadas a cabo y fueron informados en su momento a este Consejo.

Sin más por el momento, quedo a sus órdenes para cualquier duda o comentario.  
[egarcia@cinif.org.mx](mailto:egarcia@cinif.org.mx)

Atentamente,



Elsa Beatriz García Bojorges,  
Presidente del Comité de Auditoría de RCO<sup>1</sup>

Copia para: Adolfo Castro, *Miembro del Comité*;  
Alberto Mulás, *Miembro del Comité*.

<sup>1</sup> Presidente del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias de enero a septiembre de 2012. Presidente del Comité de Auditoría de octubre a diciembre de 2012.

**ANEXO B: Reporte Trimestral presentado a la BMV por el primer trimestre del 2013.**

*El siguiente reporte, presenta Estados financieros no auditados de RCO correspondientes al trimestre terminado el 31 de marzo de 2013, mismos que fueron presentados ante la CNBV y la BMV el 26 de abril de 2013 y pueden consultarse en las páginas de Internet: [www.cnbv.gob.mx](http://www.cnbv.gob.mx), [www.bmv.com.mx](http://www.bmv.com.mx) y [www.redviacorta.mx](http://www.redviacorta.mx).*





**REPORTE TRIMESTRAL**  
**1T2013**

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

## Reporta resultados consolidados al 1T2013

### Resumen ejecutivo y datos relevantes consolidados del 1T2013

Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V. ("RCO", o la "Concesionaria" o la "Compañía"), empresa cuya actividad principal es operar, mantener, conservar y explotar las autopistas al amparo de los títulos de concesión de FARAC I, COVIQSA y CONIPSA, reporta sus resultados al 31 de marzo del 2013.

Los estados financieros consolidados condensados no auditados al 31 de marzo del 2013 son preparados por la Compañía y presentados de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera aplicables y vigentes, las cuales al igual que las políticas contables son las mismas utilizadas en los últimos estados financieros consolidados auditados emitidos. Los estados financieros consolidados condensados han sido preparados de acuerdo a la Norma Internacional de Contabilidad No. 34 "Información Financiera Intermedia".

Durante el primer trimestre 2013 se obtuvo un incremento de 14.64% en el total de ingresos de peaje y otros ingresos de concesión y una disminución en costos y gastos, lo que resultó en un incremento en la UAFIDA y UAFIDA ajustada de 21.05% y 14.32% respectivamente.

Resultados consolidados (mdp)	1T2013	1T2012	% Var	Acumulado		
				2013	2012	% Var
Total ingresos de peaje y otros ingresos de concesión	1,229.5	1,072.5	14.64%	1,229.5	1,072.5	14.64%
Ingresos por construcción de obras de ampliación y rehabilitación	67.0	35.3	89.80%	67.0	35.3	89.80%
Ingresos totales	1,296.4	1,107.8	17.02%	1,296.4	1,107.8	17.02%
Utilidad de operación	712.0	560.0	27.14%	712.0	560.0	27.14%
Gastos por intereses	836.3	936.7	(10.72%)	836.3	936.7	(10.72%)
Pérdida antes de impuestos a la utilidad	(166.7)	(354.7)	53.00%	(166.7)	(354.7)	53.00%
Utilidad (pérdida) neta consolidada del periodo	23.1	(160.7)	114.37%	23.1	(160.7)	114.37%
UAFIDA	996.7	823.4	21.05%	996.7	823.4	21.05%
UAFIDA Ajustada	1,076.3	941.5	14.32%	1,076.3	941.5	14.32%
Margen de operación *	57.91%	52.21%		57.91%	52.21%	
Margen UAFIDA *	81.07%	76.77%		81.07%	76.77%	
Margen UAFIDA Ajustada *	87.54%	87.79%		87.54%	87.79%	
Deuda a largo plazo**	31,171.5	31,343.0	(0.55%)	31,171.5	31,343.0	(0.55%)
Capital contable**	18,832.3	19,069.6	(1.24%)	18,832.3	19,069.6	(1.24%)

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

\*\* La Deuda a largo plazo y el capital contable para el 2012 reflejan las cifras al 31 de diciembre.

- El total de ingresos de peaje y otros ingresos de concesión se situó durante el 1T2013 en \$1,229.5 millones, los cuales representan un aumento de \$157.0 millones o 14.64% respecto al 1T2012, siendo \$77.4 millones incremento en ingresos de FARAC I, \$14.0 millones incremento en ingresos de CONIPSA y \$65.5 millones incremento en ingresos de COVIQSA.
- La utilidad de operación alcanza los \$712.0 millones durante el 1T2013, con un aumento de \$152.0 millones o 27.14% respecto al 1T2012.
- La UAFIDA en 1T2013 totalizó \$996.7 millones, un aumento de \$173.3 millones o 21.05% respecto al 1T2012 en que se situó en \$823.4 millones.
- La UAFIDA Ajustada en 1T2013 totalizó \$1,076.3 millones, un aumento de 14.32% respecto al 1T2012 en que se situó en \$941.5 millones.

- La pérdida antes de impuestos a la utilidad durante el 1T2013 totalizó \$166.7 millones mostrando una disminución de \$188.0 millones o 53.00% respecto al 1T2012, debido principalmente al incremento en la utilidad de operación previamente mencionado así como a la disminución en el resultado financiero de 3.94% en 1T2013 respecto a 1T2012.
- La utilidad neta del 1T2013 por \$23.1 millones significó una mejora de \$183.8 millones respecto a la pérdida por \$160.7 millones o un 114.37% respecto al 1T2012, dicho resultado deriva principalmente de: (i) el incremento en el total de ingresos por peaje y otros ingresos de concesión de 14.64% previamente mencionado que resultó en el incremento en la utilidad de operación, (ii) la disminución en el resultado financiero de 3.94% y, (iii) el beneficio por impuestos a la utilidad por \$189.8 millones; este beneficio por impuestos a la utilidad derivado de las pérdidas fiscales de RCO que generan impuestos a la utilidad diferidos a favor.
- El financiamiento consolidado de largo plazo al 31 de marzo del 2013 registró \$31,171.5 millones, lo que significa una disminución de \$171.5 millones respecto al cierre del ejercicio 2012 principalmente por los prepagos realizados el 1T2013 a los Créditos de Liquidez y Adquisición.

Indicadores clave		1T2013	1T2012	% Var	Acumulado		
					2013	2012	% Var
<b>Tráfico promedio diario anualizado (TPDA)</b>							
<b>FARAC I</b>	Guadalajara-Zapotlanejo	30,480.1	29,885.7	1.99%	30,480.1	29,885.7	1.99%
	Maravatío-Zapotlanejo	8,125.3	7,753.8	4.79%	8,125.3	7,753.8	4.79%
	Zapotlanejo-Lagos	11,520.4	10,746.0	7.21%	11,520.4	10,746.0	7.21%
	León -Aguascalientes	9,588.8	8,829.5	8.60%	9,588.8	8,829.5	8.60%
<b>CONIPSA</b>	Irapuato-La Piedad*	19,419.9	19,541.5	(0.62%)	19,419.9	19,541.5	(0.62%)
<b>COVIQSA</b>	Irapuato-Querétaro*	33,637.9	33,395.0	0.73%	33,637.9	33,395.0	0.73%
<b>Ingreso por tramo (mdp)</b>							
<b>FARAC I</b>	Guadalajara-Zapotlanejo	135.7	131.8	2.93%	135.7	131.8	2.93%
	Maravatío-Zapotlanejo	356.5	330.0	8.04%	356.5	330.0	8.04%
	Zapotlanejo-Lagos	275.8	249.9	10.40%	275.8	249.9	10.40%
	León -Aguascalientes	200.7	180.4	11.28%	200.7	180.4	11.28%
<b>CONIPSA</b>	Irapuato-La Piedad	56.7	42.7	32.79%	56.7	42.7	32.79%
<b>COVIQSA</b>	Irapuato-Querétaro	199.5	134.0	48.88%	199.5	134.0	48.88%

\*No incluye ingresos por uso de derecho de vía ni ingresos por construcción de obras de ampliación

## RCO (FARAC I, CONIPSA y COVIQSA)

Información financiera consolidada del 1T2013.

(mdp)	Utilidad de operación y UAFIDA			Acumulado		
	1T2013	1T2012	% Var	2013	2012	% Var
Ingresos totales	1,296.4	1,107.8	17.02%	1,296.4	1,107.8	17.02%
Costos y gastos	590.5	560.9	5.28%	590.5	560.9	5.28%
Utilidad antes de otros ingresos(gastos),neto	706.0	546.9	29.09%	706.0	546.9	29.09%
Otros ingresos (gastos), neto	6.0	13.1	(54.20%)	6.0	13.1	(54.20%)
Utilidad de operación	712.0	560.0	27.14%	712.0	560.0	27.14%
UAFIDA	996.7	823.4	21.05%	996.7	823.4	21.05%
UAFIDA Ajustada	1,076.3	941.5	14.32%	1,076.3	941.5	14.32%
Margen de operación	57.91%	52.21%		57.91%	52.21%	
Margen UAFIDA	81.07%	76.77%		81.07%	76.77%	
Margen UAFIDA Ajustada	87.54%	87.79%		87.54%	87.79%	

Los ingresos totales consolidados del 1T2013 ascendieron a \$1,296.4 millones mostrando un incremento de 17.02%.

- **Ingresos:** los ingresos totales consolidados se conforman por:
  - **Ingresos de peaje por concesión (FARAC I):** estos alcanzaron \$967.5 millones el 1T2013, lo que representó un crecimiento de 8.31% respecto al 1T2012. Dicho crecimiento, resulta principalmente del ajuste en las tarifas de peaje en un 3.57%, de un incremento en el TPDA de 5.61% y (0.87)% por la mezcla vehicular durante el 1T2013.
  - **Ingresos por servicios de peaje (CONIPSA/COVIQSA):** estos se conforman por los Pagos por Uso realizados por la SCT en los tramos carreteros de Irapuato – La Piedad y Querétaro - Irapuato, los cuales derivan de los Contratos PPS correspondientes. El monto registrado durante el 1T2013 fue \$158.6 millones, un incremento de \$47.3 millones respecto de los \$111.3 millones del 1T2012.
  - **Ingresos por servicios de operación (CONIPSA/COVIQSA):** se conforman por los Pagos por Disponibilidad (activo financiero) en los tramos carreteros de Irapuato – La Piedad y Querétaro – Irapuato, derivados de los Contratos PPS correspondientes. El monto registrado durante el 1T2013 fue \$97.4 millones, un incremento de \$32.0 millones respecto del 1T2012.
  - **Ingresos por uso de derecho de vía y otros relacionados:** durante el 1T2013 se registraron \$5.9 millones con un incremento de \$3.3 millones respecto al 1T2012. Esto se debe al establecimiento de servicios auxiliares adicionales así como de la gestión de cobros con locatarios que se encuentran en el derecho de vía.
  - **Ingresos por construcción de Obras de Ampliación y Trabajos de Rehabilitación:** el 1T2013 se registraron \$67.0 millones mientras en el 1T2012 se registraron \$35.3 millones. Estos ingresos derivan de los trabajos por Obras de Ampliación llevados a cabo en FARAC I. Cabe señalar que el monto es equivalente al costo por construcción de Obras de Ampliación y Trabajos de Rehabilitación registrados conforme al grado de avance, por lo que en términos netos, no hubo afectación al resultado de la Compañía.
- **Costos y gastos:** el total de costos y gastos durante el 1T2013 fue de \$590.5 millones o un 5.28% mayor a 1T2012. Estos costos y gastos se componen por:
  - **Amortización del activo intangible por concesión:** este costo mostró un incremento de \$21.6 millones, totalizando \$284.6 millones en el 1T2013 respecto del 1T2012.

- **Operación y mantenimiento del activo por concesión:** este gasto se situó en \$156.9 millones durante el 1T2013, una disminución de \$40.7 millones respecto del 1T2012 derivada principalmente de la disminución en la provisión de gastos de mantenimiento mayor, la cual en 1T2013 fue de \$79.6 millones, \$38.5 millones o 32.61% menos que la registrada en 1T2012 de \$118.1 millones; estas variaciones se deben a la actualización anual de la proyección de costos de mantenimiento mayor.
  - **Costos de peaje por concesión:** se situó en \$40.3 millones en 1T2013, \$8.4 millones o 26.33% más que en 1T2012, derivado principalmente del incremento en \$7.2 millones a la comisión pagada al operador.
  - **Gastos generales y de administración:** reflejan un incremento de \$8.5 millones al sumar \$41.7 millones en 1T2013. En este rubro se registraron incrementos en costo por servicios de administración de personal por \$4.4 millones, así como un incremento de \$2.9 millones en honorarios legales, de auditoría y asesoría, ambos resultado de la inversión en recursos clave para consolidar el equipo de trabajo y cumplir las necesidades de crecimiento del negocio, así como para lograr una sólida estructura corporativa.
  - **Costos de construcción de Obras de Ampliación y Trabajos de Rehabilitación:** estos son costos de construcción que se reconocen durante el periodo de construcción de Obras de Ampliación y la Primera Etapa de Trabajos de Rehabilitación de las autopistas (la Primera Etapa de Trabajos de Rehabilitación fue concluida en 2010). En el 1T2013 los costos de construcción por Obras de Ampliación registraron \$67.0 millones respecto de los \$35.3 millones del 1T2012. Estos costos equivalen a los ingresos por construcción de Obras de Ampliación registrados conforme al grado de avance, por lo que en términos netos, no hubo afectación al resultado de la Compañía.
- **Otros Ingresos (gastos):** durante el 1T2013, los otros ingresos registraron \$6.0 millones, una disminución de \$7.1 millones respecto del 1T2012.
  - **Utilidad de Operación:** durante el 1T2013, la utilidad de operación incrementó \$152.0 millones respecto del 1T2012, esta variación es consecuencia del incremento de \$188.6 millones en los diferentes segmentos de ingresos previamente detallado.
  - **UAFIDA:** este indicador incrementó \$173.3 millones o 21.05%, totalizando \$996.7 millones durante el 1T2013, mientras que en el 1T2012 se situó en \$823.4 millones.
  - **UAFIDA Ajustada:** Este indicador incrementó en \$134.8 millones o 14.32%, totalizando \$1,076.3 millones durante el 1T2013. Este incrementó en menor proporción que en UAFIDA, debido a la disminución en \$38.5 millones en la provisión de gastos de mantenimiento mayor previamente señalado.

Resultado financiero, Impuestos a la utilidad y Pérdida neta						
(mdp)				Acumulado		
	1T2013	1T2012	% Var	2013	2012	% Var
<b>Utilidad de operación</b>	<b>712.0</b>	<b>560.0</b>	<b>27.14%</b>	<b>712.0</b>	<b>560.0</b>	<b>27.14%</b>
<b>Resultado financiero</b>	<b>878.7</b>	<b>914.7</b>	<b>(3.94%)</b>	<b>878.7</b>	<b>914.7</b>	<b>(3.94%)</b>
Gasto por intereses	836.3	936.7	(10.72%)	836.3	936.7	(10.72%)
(Ganancia) pérdida en actualización de UDI	73.7	-	-	73.7	-	-
Ingreso por intereses	(31.3)	(22.0)	42.27%	(31.3)	(22.0)	42.27%
(Ganancia) pérdida cambiaria, neta	-	-	-	-	-	-
<b>Pérdida antes de impuestos a la utilidad</b>	<b>(166.7)</b>	<b>(354.7)</b>	<b>53.00%</b>	<b>(166.7)</b>	<b>(354.7)</b>	<b>53.00%</b>
Impuestos a la utilidad	(189.8)	(194.0)	(2.16%)	(189.8)	(194.0)	(2.16%)
<b>Utilidad (pérdida) neta consolidada del periodo</b>	<b>23.1</b>	<b>(160.7)</b>	<b>114.37%</b>	<b>23.1</b>	<b>(160.7)</b>	<b>114.37%</b>
Participación no controladora	(0.0)	0.0	(199.80%)	(0.0)	0.0	(199.80%)

\* 1T2013 registró -\$138.3 pesos, 1T2012 registró \$138.5 pesos.

- **Resultado Financiero:** durante 1T2013, los rubros integrantes del resultado financiero disminuyeron en \$36.0 millones. En general se tuvieron los siguientes movimientos:



1. **Gasto por intereses:** el gasto por intereses disminuyó en \$100.4 millones o 10.72% en 1T2013 principalmente por:
    - (i) En 1T2013 se tuvo una disminución de \$113.0 millones o 35.52% en los intereses de instrumentos financieros derivados, consecuencia principalmente de la cancelación de coberturas a raíz de la emisión de Certificados Bursátiles, lo que disminuyó obligaciones de pago.
  2. **Pérdida en actualización de UDI, neta:** se tuvo una pérdida de \$73.7 millones durante el 1T2013; este rubro es identificado a partir de la Emisión de Certificados Bursátiles denominados en UDI realizada en septiembre de 2012, para reconocer la variación en el valor de la UDI.
  3. **Ingreso por intereses:** los ingresos por intereses se incrementaron en \$9.3 millones el 1T2013 registrando \$31.3 millones.
  4. **Ganancia cambiaria, neta:** al término del 1T2013 se registró una ganancia cambiaria de \$0.05 millones, un incremento de \$0.03 millones respecto al 1T2012.
- **Pérdida antes de impuestos a la utilidad:** la pérdida antes de impuestos a la utilidad consolidada durante 1T2013 fue de \$166.7 millones, menor en \$188.0 millones respecto al 1T2012, que se situó en \$354.7 millones. Dicha disminución es derivada de: (i) el incremento en la utilidad de operación previamente detallada y, (ii) la disminución en el resultado financiero.
  - **Utilidad / (pérdida) neta consolidada del periodo:** la utilidad neta del 1T2013 por \$23.1 millones significó un incremento de \$183.8 millones, respecto a la pérdida neta de \$160.7 millones del 1T2012, derivada principalmente de: (i) el incremento en el total de ingresos por peaje y otros ingresos de concesión de 14.64% previamente mencionado que derivó en el incremento en la utilidad de operación, (ii) la disminución en el resultado financiero de 3.94% y, (iii) el beneficio por impuestos a la utilidad por \$189.8 millones; el beneficio por impuestos a la utilidad se deriva principalmente de los siguientes efectos fiscales inflacionarios: (i) amortización del activo intangible por concesión, (ii) pérdidas fiscales acumuladas. Dichos efectos generan un impuesto a la utilidad diferido activo.

#### EFFECTIVO Y DEUDA DE LARGO PLAZO

- **Efectivo y equivalentes de efectivo:** el monto de este rubro asciende a \$3,135.5 millones al 1T2013, mostrando un incremento de \$43.6 millones o 1.41% respecto a \$3,091.9 millones al cierre de diciembre del 2012.
- **Deuda de largo plazo:** el financiamiento de largo plazo tiene seis componentes: (i) Crédito de Adquisición FARAC I, (ii) Crédito de Liquidez FARAC I, (iii) Créditos de Gastos de Capital FARAC I, (iv) Certificados Bursátiles FARAC I, (v) Crédito Simple COVIQSA y, (vi) Crédito Simple CONIPSA. De conformidad con las NIIF, el financiamiento de largo plazo se presenta neto de los gastos y comisiones amortizables.

Al 1T2013 el saldo total de la deuda a largo plazo se disminuyó en 0.55% o \$171.5 millones, situándose en \$31,171.5 millones sobre el saldo final de \$31,343.0 millones al cierre de diciembre 2012. Esta disminución se debe principalmente al prepago de \$184.0 millones al Crédito de Adquisición en enero de 2013, así como al prepago de \$187.5 millones al Crédito de Liquidez realizado en marzo de 2013.

A continuación los principales movimientos en este rubro:

- (i) disposiciones del Crédito de Gastos de Capital HSBC de FARAC I para pago de los Trabajos de Rehabilitación por \$140.0 millones durante 1T2013;
- (ii) prepago de \$184.0 millones al Crédito de Adquisición FARAC I durante 1T2013;
- (iii) prepago al Crédito de Liquidez FARAC I por \$187.5 millones durante 1T2013 y,
- (iv) amortización de principal a los Créditos COVIQSA y CONIPSA durante 1T2013 por un monto total de \$25.6 millones.

COVIQSA y CONIPSA, al 31 de marzo del 2013 consolidan deuda por \$1,454.6 millones por sus correspondientes pasivos, siendo \$1,087.1 millones correspondientes a COVIQSA y \$367.5 millones de CONIPSA.

### **LIQUIDEZ Y RECURSOS DE CAPITAL**

- **Liquidez:** la razón de liquidez (activo circulante / pasivo circulante) tuvo una disminución al cerrar el 1T2013 en 2.62 comparada con 2.91 al cierre del 1T2012 derivado principalmente de la disminución de la porción circulante del activo financiero en \$91.7 millones así como por el incremento de las provisiones a corto plazo en \$154.2 millones.
- **Cobertura de servicio de deuda:** el índice de cobertura de servicio de deuda (UAFIDA /Gastos por intereses) presenta un incremento al posicionarse en 1.19 al finalizar 1T2013 contra 0.88 al finalizar el 1T2012.

El índice de cobertura de servicio de deuda (UAFIDA Ajustada / Gastos por intereses) presente un nivel de 1.29 al cierre de 1T2013 respecto al 1.01 al cierre de 1T2012.

- Los créditos a largo plazo contratados por la Compañía incluyen ciertas cláusulas de hacer y no hacer. Al cierre de marzo de 2013, las cláusulas se cumplieron en su totalidad.

### **INVERSIONES DE CAPITAL**

- **Obras de Ampliación FARAC I:** durante el 1T2013 RCO ha invertido en Obras de Ampliación un monto total de \$54.5 millones lo que suma un total acumulado desde el inicio de la Concesión de \$1,116.0 millones.

Dentro de las Obras de Ampliación se consideran pagos para la liberación de Derecho de Vía, cuyo desembolso a la fecha ha sido de \$42.5 millones, relativo a los tramos: (i) sub-tramo entronque Autopista León-Aguascalientes km 82+319 al entronque "Desperdicio II" de la carretera Zapotlanejo-Lagos de Moreno km 118+905; y (ii) carretera Zacapu-entronque autopista Maravatío-Zapotlanejo del km 11+100 al km 19+733. Estos recursos se dispusieron del efectivo inicial de \$50.0 millones establecido en el Título de Concesión FARAC I para tal concepto, constituido en el Fideicomiso de Obras de Ampliación, dicho fideicomiso fondeado con \$1,500.0 millones iniciales.

**Estatus de las Obras de Ampliación**

PROYECTO	FECHA DE INICIO	FECHA DE TERMINACIÓN	ESTATUS
León - Aguascalientes - renovación de una vía de 4 kilómetros	jun-09	dic-09	Terminada
El Desperdicio - Lagos de Moreno – renovación	jun-09	ene-10	Terminada
Zapotlanejo - Guadalajara – construcción de tercer carril desde Km 21+000 al Km 26+000.	jun-10	feb-11	Terminada
Zapotlanejo - Guadalajara – Construcción de dos carriles laterales en cada uno de los sentido desde el Km 21+000 al 25+500	sep-11	jun-12	Terminada
Zapotlanejo - Guadalajara – construcción del tercer carril en la vía A, desde el Km 10+650 al km 20+840	jun-12	feb-13	Terminada
Zapotlanejo - Guadalajara - El Vado I Km 11+100 & El Vado II Km 12+900 construcción de retorno	oct-12	jun-13	En proceso
Zapotlanejo - Guadalajara – reforzamiento del puente Fernando Espinosa	oct-12	jul-13	En proceso
El Desperdicio II-Santa María de Enmedio - Km 19 construcción	oct-12	feb-14	En proceso
Zacapu / Maravatío – Zapotlanejo	Liberación del derecho de vía pendiente por parte de la SCT, fecha estimada de terminación 18 meses después de recibido éste.		

- **Trabajos de Rehabilitación FARAC I:** en los Trabajos de Rehabilitación en proceso continúa el mantenimiento mayor del tramo Maravatío - Zapotlanejo, Zapotlanejo - Guadalajara, Zapotlanejo - Lagos de Moreno en la segunda etapa de Trabajos de Rehabilitación a las autopistas en operación. Así mismo, continúa la tercera etapa de rehabilitación del tramo León - Aguascalientes. Los Trabajos de Rehabilitación pagados y terminados durante el 1T2013 se situaron en \$91.6 millones, que suman un total acumulado desde el inicio de la Concesión al 31 de marzo del 2013 de \$2,685.8 millones en inversión<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Monto sin IVA.

## FARAC I

El Título de Concesión de FARAC I, otorga el derecho y la obligación de construir, operar, explotar, conservar y mantener las autopistas (i) Guadalajara-Zapotlanejo, (ii) Maravatío-Zapotlanejo, (iii) Zapotlanejo-Lagos y, (iv) León-Aguascalientes integrantes del paquete por un plazo de 30 años contados a partir de la fecha de adjudicación del mismo.

Así también, dentro del Título de Concesión de FARAC I, se integra la obligación de construir y mantener las Obras de Ampliación (más detalle en la sección Inversiones de Capital del presente reporte).

### Información financiera seleccionada

(mdp)				Acumulado		
	1T2013	1T2012	% Var	2013	2012	% Var
<b>Total ingresos de peaje y otros ingresos de concesión</b>	973.3	895.9	8.64%	973.3	895.9	8.64%
Total ingresos por servicios administrativos	6.0	-	-	6.0	-	-
Utilidad de operación	554.3	464.3	19.38%	554.3	464.3	19.38%
<b>UAFIDA</b>	802.6	692.8	15.85%	802.6	692.8	15.85%
<b>UAFIDA Ajustada</b>	843.1	786.7	7.17%	843.1	786.7	7.17%
Margen de operación	56.95%	51.82%		56.95%	51.82%	
<b>Margen UAFIDA</b>	82.46%	77.33%		82.46%	77.33%	
<b>Margen UAFIDA Ajustada</b>	86.62%	87.81%		86.62%	87.81%	

- **Ingresos:** los ingresos de FARAC I durante 1T2013 sumaron un total de \$1,046.2 millones, \$115.1 millones o 12.36% más respecto a los \$931.2 millones registrados durante 1T2012, conformados por:
  - **Ingresos de peaje por concesión:** durante el 1T2013 registraron \$967.5 millones mientras que el 1T2012 se situaron en \$893.3 millones. Dicho incremento, equivalente a 8.31% o \$74.2 millones lo cual deriva de: (i) el ajuste anual de las tarifas de peaje en un 3.57%, (ii) un incremento en el TPDA de 5.61% y, (iii) (0.87)% derivado de la mezcla vehicular.
  - **Ingresos por uso de derecho de vía y otros relacionados:** durante el 1T2013 registraron \$5.7 millones con un incremento de \$3.1 millones respecto de los \$2.6 millones del 1T2012, dicho incremento proveniente de la generación de ingresos adicionales por el cobro en el uso del derecho de vía de las autopistas en operación. Esto se debe al establecimiento de servicios auxiliares adicionales así como a la gestión del uso de derecho de vía con locatarios.
  - **Ingresos por servicios administrativos:** durante el 1T2013 registraron \$6.0 millones, estos ingresos corresponden a los servicios de personal prestados a COVIQSA y CONIPSA por la subsidiaria Prestadora de Servicios RCO; dichos ingresos se eliminan en la presentación de resultados consolidados al tratarse de una operación intercompañía.
  - **Ingresos por construcción de Obras de Ampliación y Trabajos de Rehabilitación:** el 1T2013 se registraron \$67.0 millones mientras en el 1T2012 se registraron \$35.3 millones. Estos ingresos derivan de los trabajos por Obras de Ampliación. Cabe señalar que el monto es equivalente al costo por construcción de Obras de Ampliación y Trabajos de Rehabilitación registrados conforme al grado de avance, por lo que en términos netos, no hubo afectación al resultado de la Compañía.

- **Costos y gastos:** el total de costos y gastos durante el 1T2013 fue de \$496.5 millones mientras que el 1T2012 se registraron \$477.7 millones, conformados por:
  - **Amortización del activo intangible por concesión:** durante el 1T2013 este rubro registró \$248.1 millones, un incremento de \$19.9 millones respecto de los \$228.2 millones del 1T2012, dicha variación deriva de la actualización de la amortización con base en el aforo que transita las autopistas en operación.
  - **Operación y mantenimiento de activo por concesión:** durante el 1T2013 este rubro registró \$105.7 millones, con una disminución de \$45.9 millones respecto de los \$151.7 millones del 1T2012, lo anterior deriva principalmente de la disminución en \$53.4 millones en la provisión de gastos de mantenimiento mayor debido a la actualización anual de la proyección de dichos gastos.
  - **Costo de peaje por concesión:** durante el 1T2013 este costo registró \$36.1 millones, un incremento de \$5.9 millones respecto de los \$30.2 millones del 1T2012, derivado principalmente del incremento en \$4.8 millones a la comisión pagadera al operador.
  - **Costos de construcción de Obras de Ampliación y Trabajos de Rehabilitación:** estos son costos de construcción que se reconocen durante el periodo de construcción de Obras de Ampliación y la Primera Etapa de Trabajos de Rehabilitación de las autopistas (la Primera Etapa de Trabajos de Rehabilitación fue concluida en 2010). En el 1T2013 los costos de construcción por Obras de Ampliación registraron \$67.0 millones respecto de los \$35.3 millones del 1T2012. Estos costos equivalen a los ingresos por construcción de Obras de Ampliación registrados conforme al grado de avance, por lo que en términos netos, no hubo afectación al resultado de la Compañía.
  - **Gastos generales de administración:** durante el 1T2013 estos gastos registraron \$39.6 millones con un incremento de 22.22% o \$7.2 millones respecto de los \$32.4 millones del 1T2012, lo anterior principalmente por el incremento en el costo por servicios de administración de personal por \$4.4 millones, así como un incremento de \$2.0 millones en honorarios legales, de auditoría y asesoría ambos resultado de la inversión en recursos clave para consolidar el equipo de trabajo y cumplir las necesidades de crecimiento del negocio, así como para lograr una sólida estructura corporativa.
- **Otros ingresos (gastos), neto:** durante el 1T2013 este rubro registró \$4.6 millones de ingreso neto con una disminución de \$6.2 millones respecto del ingreso de \$10.8 millones del 1T2012.
- **Utilidad de operación:** la utilidad de operación durante el 1T2013 fue de \$554.3 millones con un incremento de \$90.0 millones respecto de los \$464.3 millones del 1T2012, resultando en un margen de operación del 56.95%.
- **UAFIDA:** la UAFIDA del 1T2013 registró \$802.6 millones, con un incremento de \$109.8 millones respecto de los \$692.8 millones del 1T2012, resultando en un margen UAFIDA del 82.46%.
- **UAFIDA Ajustada:** la UAFIDA Ajustada del 1T2013 registró \$843.1 millones, con un incremento de \$56.4 millones respecto de los \$786.7 millones del 1T2012, resultando en un margen UAFIDA Ajustada del 86.62%.
- **Resultado Financiero:** durante 1T2013, los rubros integrantes del resultado financiero disminuyeron en \$27.8 millones, en general se tuvieron los siguientes movimientos:
  1. **Gasto por intereses:** el gasto por intereses disminuyó en \$96.02 millones, principalmente por:



- (ii) En 1T2013 se tuvo una disminución de \$104.3 millones o 33.70% en los intereses de instrumentos financieros derivados, consecuencia principalmente por la cancelación de coberturas a raíz de la emisión de Certificados Bursátiles, lo que disminuyó obligaciones de pago.
  
- 2. **Pérdida en actualización de UDI, neta:** se tuvo una pérdida de \$73.7 millones durante 1T2013; este rubro es identificado a partir de la Emisión de CB denominados en UDI realizada en septiembre de 2012 para reconocer la variación del valor de la UDI al cierre del periodo.
  
- 3. **Ingreso por intereses:** los ingresos por intereses se incrementaron en \$5.5 millones.
  
- 4. **Ganancia cambiaria, neta:** al término del 1T2013 se registró una ganancia cambiaria de \$0.04 millones, un incremento de \$0.02 millones respecto a la ganancia cambiaria al término del 1T2012 de \$0.01 millones.

## COVIQSA

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

Este tramo carretero forma parte importante del corredor del Bajío, que de este a oeste une a las ciudades de Querétaro e Irapuato que dan paso vehicular a gran número de transportistas que realizan actividades comerciales en las ciudades de Querétaro, Irapuato y La Piedad, además de regiones como el norte de León, el sur de Morelia, el occidente de Guadalajara y el oriente de la Ciudad de México.

### Información financiera seleccionada

(mdp)				Acumulado		
	1T2013	1T2012	% Var	2013	2012	% Var
<b>Ingresos por servicios de peaje y operación</b>	199.5	134.0	48.88%	199.5	134.0	48.88%
Utilidad de operación	133.6	76.2	75.33%	133.6	76.2	75.33%
<b>UAFIDA</b>	163.9	105.5	55.36%	163.9	105.5	55.36%
<b>UAFIDA Ajustada</b>	185.2	124.4	48.87%	185.2	124.4	48.87%
Margen de operación	66.97%	56.87%		66.97%	56.87%	
<b>Margen UAFIDA</b>	82.16%	78.73%		82.16%	78.73%	
<b>Margen UAFIDA Ajustada</b>	92.83%	92.84%		92.83%	92.84%	

- **Ingresos:** los ingresos de COVIQSA durante 1T2013 sumaron un total de \$199.5 millones, un incremento de \$65.5 millones respecto de los \$134.0 millones de 1T2012, estos ingresos están conformados por:
  - **Ingresos por servicios de peaje:** durante el 1T2013 registraron \$153.9 millones, un incremento de \$47.6 millones respecto de 1T2012 en que se registraron \$106.2 millones.
  - **Ingresos por servicios de operación:** durante el 1T2013 registraron \$45.5 millones, un incremento de \$17.7 millones respecto de 1T2012 en que se registraron \$27.8 millones.
- **Costos y gastos:** el total de costos y gastos durante el 1T2013 fue de \$66.6 millones, un incremento de \$7.4 millones respecto de los \$59.2 millones de 1T2012, estos costos y gastos están conformados por:
  - **Amortización del activo intangible por concesión:** durante el 1T2013 este rubro registró \$30.2 millones, un incremento de \$0.9 millones respecto al 1T2012 el cual registró \$29.3 millones.
  - **Operación y mantenimiento de activo por concesión:** durante el 1T2013 este rubro registró \$27.7 millones de los cuales \$21.3 millones corresponden a la provisión de gastos de mantenimiento mayor derivados de la actualización de proyecciones utilizadas para la misma y \$6.4 millones al costo de la operación del tramo; lo anterior representa una disminución de \$0.8 millones respecto al 1T2012 que registró \$28.5 millones.
  - **Costo de peaje por concesión:** durante el 1T2013 este costo registró \$2.9 millones de los cuales \$1.0 millones corresponden al costo de los seguros y fianzas en el periodo y \$1.9 millones corresponden a la porción devengada de la comisión pagadera al operador de forma anual; lo anterior representa un incremento de \$1.9 millones respecto de 1T2012 que registro \$0.9 millones.
  - **Gastos generales de administración:** durante el 1T2013 estos gastos registraron \$5.7 millones, un incremento de \$5.3 millones respecto de 1T2012 principalmente por costos de personal, gastos de auditoría, honorarios fiduciarios y legales.

- **Otros ingresos (gastos), neto:** durante el 1T2013 registró \$0.7 millones, una disminución de \$0.7 millones respecto al 1T2012 en que se registraron \$1.42 millones; este rubro contiene los ingresos por seguros de daños al tramo carretero así como cualquier devolución de prima de seguros.
- **Utilidad (pérdida) de operación:** derivado de lo anterior, la utilidad de operación durante el 1T2013 fue de \$133.6 millones, un incremento de \$57.4 millones respecto de 1T2012 en que se registraron \$76.2 millones, lo anterior derivado principalmente del incremento en ingresos de peaje y operación detallado previamente. Al término del 1T2013 el margen de operación se situó en 66.97%.
- **UAFIDA:** la UAFIDA del 1T2013 registró \$163.9 millones, un incremento de \$58.4 millones respecto de 1T2012 en que se registraron \$105.5 millones, resultando en un margen UAFIDA de 82.16%.
- **UAFIDA Ajustada:** la UAFIDA Ajustada del 1T2013 registró \$185.2 millones, un incremento de \$60.8 millones respecto de 1T2012 en que se registraron \$124.4 millones, resultando en un margen UAFIDA ajustada de 92.83%.
- **Resultado financiero:** durante 1T2013, el resultado financiero registró \$27.2 millones, una disminución de \$12.5 millones respecto de 1T2012 en que se registraron \$39.7 millones.
  - **Gasto por intereses:** el gasto por intereses del 1T2013 registró \$33.7 millones, una disminución de \$8.0 millones respecto de 1T2012, derivado principalmente de la terminación (y última liquidación) en noviembre de 2012 del SWAP tasa variable a tasa fija que mantenía COVIQSA y la contratación de un CAP con precio de ejercicio de 5.65% el cual no genera liquidaciones trimestrales ni llamadas de margen periódicas.
  - **Ingreso por intereses:** los ingresos por intereses se incrementaron en \$4.5 millones, situándose en \$6.5 millones respecto de 1T2012 en el que registraron \$2.0 millones.

## CONIPSA

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

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

### Información financiera seleccionada

(mdp)				Acumulado		
	1T2013	1T2012	% Var	2013	2012	% Var
<b>Ingresos por servicios de peaje y operación</b>	56.7	42.7	32.79%	56.7	42.7	32.79%
Utilidad de operación	28.7	23.5	22.13%	28.7	23.5	22.13%
<b>UAFIDA</b>	30.2	25.0	20.80%	30.2	25.0	20.80%
<b>UAFIDA Ajustada</b>	48.0	30.2	58.94%	48.0	30.2	58.94%
Margen de operación	50.62%	55.04%		50.62%	55.04%	
<b>Margen UAFIDA</b>	53.26%	58.55%		53.26%	58.55%	
<b>Margen UAFIDA Ajustada</b>	84.66%	70.73%		84.66%	70.73%	

- **Ingresos:** los ingresos de CONIPSA durante 1T2013 sumaron un total de \$56.7 millones, un incremento de \$14.0 millones respecto de los \$42.7 millones de 1T2012, estos ingresos están conformados por:
  - **Ingresos por servicios de peaje:** durante el 1T2013 registraron \$4.7 millones, una disminución de \$0.4 millones respecto de 1T2012 en que se registraron \$5.1 millones.
  - **Ingresos por servicios de operación:** durante el 1T2013 registraron \$52.0 millones, un incremento de \$14.4 millones respecto de 1T2012 en que se registraron \$37.6 millones.
- **Costos y gastos:** el total de costos y gastos durante el 1T2013 fue de \$28.7 millones, un incremento de \$8.7 millones respecto de los \$20.0 millones de 1T2012, estos costos y gastos están conformados por:
  - **Amortización del activo intangible por concesión:** durante el 1T2013 este rubro registró \$1.5 millones permaneciendo sin cambio respecto al 1T2012.
  - **Operación y mantenimiento de activo por concesión:** durante el 1T2013 este rubro registró \$23.5 millones, de los cuales, \$17.8 millones corresponden a la actualización anual de la provisión de gastos de mantenimiento mayor y \$5.7 millones corresponden al costo de la operación del tramo; lo anterior representa un incremento de \$6.1 millones respecto de 1T2012 que registró \$17.3 millones.
  - **Costo de peaje por concesión:** durante el 1T2013 este costo registró \$1.3 millones de los cuales \$0.8 millones corresponden al costo de los seguros y fianzas en el periodo y \$0.5 millones corresponden a la porción devengada de la comisión pagadera al operador de forma anual; lo anterior representa un incremento de \$0.5 millones respecto de 1T2012 que registró \$0.8 millones.
  - **Gastos generales de administración:** durante el 1T2013 estos gastos registraron \$2.4 millones, un incremento de \$2.0 millones respecto de 1T2012 principalmente por gastos de auditoría, honorarios fiduciarios y legales.

- **Otros gastos:** en este rubro se registraron durante el 1T2013 \$0.7 millones lo anterior representa una disminución de \$0.1 millones respecto a 1T2012 en que se registraron otros ingresos por \$0.8 millones por recuperación de seguros por daños al tramo carretero.
- **Utilidad (pérdida) de operación:** derivado de lo anterior, la utilidad de operación durante el 1T2013 fue de \$28.7 millones, un incremento de \$5.2 millones respecto de 1T2012 en que se registraron \$23.5 millones, lo anterior derivado principalmente del incremento en los ingresos por servicios de peaje y operación previamente detallados. Al término del 1T2013 el margen de operación se situó en 50.62%.
- **UAFIDA:** la UAFIDA del 1T2013 registró \$30.2 millones, un incremento de \$5.2 millones respecto de 1T2012 en que se registraron \$25.0 millones, resultando en un margen UAFIDA de 53.26%.
- **UAFIDA Ajustada:** la UAFIDA Ajustada del 1T2013 registró \$48.0 millones, un incremento de \$17.8 millones respecto de 1T2012 en que se registraron \$30.2 millones resultando en un margen UAFIDA Ajustada de 84.66%.
- **Resultado financiero:** durante 1T2013, el resultado financiero registró \$14.4 millones, un incremento de \$4.3 millones respecto de 1T2012 en que registró \$10.1 millones.
  - **Gasto por intereses:** el gasto por intereses del 1T2013 registró \$15.9 millones, un incremento de \$4.4 millones respecto de 1T2012, derivado principalmente del incremento en \$5.5 millones en el costo financiero correspondiente a la provisión de gastos de mantenimiento mayor del proyecto.
  - **Ingreso por intereses:** los ingresos por intereses incrementaron en \$0.1 millones, situándose en \$1.6 millones respecto de 1T2012 en el que registraron \$1.5 millones.



**EVENTOS RELEVANTES DEL PERIODO<sup>2</sup>:**

Durante el trimestre comprendido entre el 1 de enero de 2013 y el 31 de marzo de 2013 no se reportaron eventos relevantes.

---

<sup>2</sup> Si se requiere mayor detalle, referirse a la información de RCO dentro de la página oficial de BMV.

# ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS

Red de Carreteras de Occidente, SAB de CV y Subsidiarias  
ESTADOS CONSOLIDADO DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS Y OTROS INGRESOS (GASTOS) INTEGRALES  
Del 01 de enero al 31 de marzo de:

(Cifras en mdp)

					Acumulado			
	2013	2012	Variación	%	2013	2012	Variación	%
<b>INGRESOS TOTALES</b>	1,296.4	1,107.8	188.6	17.02	1,296.4	1,107.8	188.6	17.02
Ingresos por peaje por concesión	967.5	893.3	74.2	8.31	967.5	893.3	74.2	8.31
Ingresos por servicios de peaje	158.6	111.3	47.3	42.50	158.6	111.3	47.3	42.50
Ingresos por servicios de operación	97.4	65.4	32.0	48.93	97.4	65.4	32.0	48.93
Ingresos por uso derecho de vía y otros relacionados	5.9	2.6	3.3	126.92	5.9	2.6	3.3	126.92
Total ingresos por peaje y otros ingresos de concesión	1,229.5	1,072.5	157.0	14.64	1,229.5	1,072.5	157.0	14.64
Ingresos por construcción de obras de ampliación y rehabilitación	67.0	35.3	31.7	89.80	67.0	35.3	31.7	89.80
<b>COSTOS Y GASTOS</b>	590.5	560.9	29.6	5.28	590.5	560.9	29.6	5.28
Amortización del activo intangible por concesión	284.6	263.0	21.6	8.21	284.6	263.0	21.6	8.21
Operación y mantenimiento de activo por concesión	156.9	197.6	(40.7)	(20.60)	156.9	197.6	(40.7)	(20.60)
Costos de peaje por concesión	40.3	31.9	8.4	26.33	40.3	31.9	8.4	26.33
Costos de construcción de obras de ampliación y rehabilitación	67.0	35.3	31.7	89.80	67.0	35.3	31.7	89.80
Gastos generales y de administración	41.7	33.2	8.5	25.60	41.7	33.2	8.5	25.60
<b>UTILIDAD ANTES DE OTROS INGRESOS (GASTOS), NETO</b>	706.0	546.9	159.1	29.09	706.0	546.9	159.1	29.09
Otros ingresos (gastos), neto	6.0	13.1	(7.1)	(54.20)	6.0	13.1	(7.1)	(54.20)
<b>UTILIDAD DE OPERACIÓN</b>	712.0	560.0	152.0	27.14	712.0	560.0	152.0	27.14
Resultado financiero	878.7	914.6	(35.9)	(3.93)	878.7	914.6	(35.9)	(3.93)
Gasto por intereses	836.3	936.7	(100.4)	(10.72)	836.3	936.7	(100.4)	(10.72)
Comisiones e intereses por financiamiento	549.4	534.0	15.4	2.88	549.4	534.0	15.4	2.88
Intereses instrumentos financieros derivados	205.1	318.1	(113.0)	(35.52)	205.1	318.1	(113.0)	(35.52)
Efecto valuación de instrumentos financieros derivados	(1.4)	-	(1.4)	100.00	(1.4)	-	(1.4)	100.00
Instrumentos financieros derivados	-	-	-	100.00	-	-	-	100.00
Amortización comisiones y gastos por contratación de créditos	19.8	25.9	(6.1)	(23.55)	19.8	25.9	(6.1)	(23.55)
Intereses mantenimiento mayor	63.3	58.7	4.6	7.84	63.3	58.7	4.6	7.84
(Ganancia) pérdida en actualización de UDIS, neta	73.7	-	73.7	100.00	73.7	-	73.7	100.00
Ingresos por intereses	(31.3)	(22.0)	(9.3)	42.27	(31.3)	(22.0)	(9.3)	42.27
Rendimientos por inversión	(31.3)	(22.0)	(9.3)	42.27	(31.3)	(22.0)	(9.3)	42.27
(Ganancia) pérdida cambiaria, neta	-	-	-	100.00	-	-	-	100.00
<b>PÉRDIDA ANTES DE IMPUESTOS A LA UTILIDAD</b>	(166.7)	(354.7)	188.0	(53.00)	(166.7)	(354.7)	188.0	(53.00)
<b>IMPUESTOS A LA UTILIDAD</b>	(189.8)	(194.0)	4.2	(2.16)	(189.8)	(194.0)	4.2	(2.16)
<b>UTILIDAD (PÉRDIDA) NETA CONSOLIDADA DEL PERIODO</b>	23.1	(160.7)	183.8	(114.37)	23.1	(160.7)	183.8	(114.37)
<b>Otros componentes de la utilidad (pérdida) Integral</b>								
Partidas que serán reclasificadas posteriormente a pérdidas y ganancias								
Valuación de instrumentos financieros derivados	(362.8)	(38.4)	(324.4)	844.79	(362.8)	(38.4)	(324.4)	844.79
Impuestos diferidos de los instrumentos financiero	100.7	10.8	89.9	832.41	100.7	10.8	89.9	832.41
Pérdidas y ganancias actuariales	-	-	-	100.00	-	-	-	100.00
Reclasificaciones por importes reconocidos en pérdidas y ganancia	1.8	-	1.8	100.00	1.8	-	1.8	100.00
Impuestos diferidos de instrumentos financieros reclasificados a p	(0.1)	-	(0.1)	100.00	(0.1)	-	(0.1)	100.00
<b>UTILIDAD (PÉRDIDA) INTEGRAL NETA CONSOLIDADA DEL PERIODO</b>	(237.3)	(188.4)	(48.9)	25.96	(237.3)	(188.4)	(48.9)	25.96
Utilidad (pérdida) neta atribuible a:								
<b>PROPIETARIOS DE LA CONTROLADORA</b>	23.1	(160.7)	183.8	(114.37)	23.1	(160.7)	183.8	(114.37)
<b>PARTICIPACIONES NO CONTROLADORAS</b>	(0.0)	0.0	(0.0)	(199.80)	(0.0)	0.0	(0.0)	(199.80)
Utilidad (pérdida) integral atribuible a:								
<b>PROPIETARIOS DE LA CONTROLADORA</b>	(237.3)	(188.4)	(48.9)	25.98	(237.3)	(188.4)	(48.9)	25.98
<b>PARTICIPACIONES NO CONTROLADORAS</b>	(0.0)	0.0	(0.0)	(199.80)	(0.0)	0.0	(0.0)	(199.80)
<b>UTILIDAD (PÉRDIDA) BÁSICA POR ACCIÓN ORDINARIA (pesos)</b>	(0.008)	(0.007)	(0.002)	25.96	(0.008)	(0.007)	(0.0)	25.96
<b>UTILIDAD (PÉRDIDA) POR ACCIÓN DILUIDA (pesos)</b>	(0.008)	(0.007)	(0.002)	25.96	(0.008)	(0.007)	(0.0)	25.96

Red de Carreteras de Occidente, SAB de CV y Subsidiarias  
ESTADOS DE SITUACIÓN FINANCIERA CONSOLIDADOS COMPARATIVOS AL:

(Cifras en mdp)

	Marzo de 2013	Diciembre de 2012	Variación	%
<b>ACTIVO</b>				
Activo circulante				
Efectivo y equivalentes de efectivo	3,135.5	3,091.9	43.6	1.41
Clientes	587.4	557.2	30.2	5.42
Impuestos por recuperar	48.0	71.9	(23.9)	(33.24)
Activo financiero porción circulante	472.3	564.0	(91.7)	(16.26)
Otras cuentas por cobrar y pagos anticipados	66.6	71.6	(5.0)	(6.98)
<b>Total activo circulante</b>	<b>4,309.8</b>	<b>4,356.7</b>	<b>(46.8)</b>	<b>(1.07)</b>
Efectivo restringido largo plazo	85.2	84.0	1.2	1.43
Activo financiero largo plazo	938.5	1,044.4	(105.9)	(10.14)
Activo intangible por concesión	45,167.0	45,360.0	(193.0)	(0.43)
Derechos de Franquicia	0.6	0.7	(0.1)	(14.29)
Mobiliario y equipo, neto	3.5	3.4	0.1	2.94
Impuestos a la utilidad diferidos	4,951.9	4,611.3	340.6	7.39
Otros activos	0.8	0.8	-	-
<b>Total activo no circulante</b>	<b>51,147.6</b>	<b>51,104.5</b>	<b>340.6</b>	<b>0.67</b>
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>55,457.4</b>	<b>55,461.2</b>	<b>(3.9)</b>	<b>(0.01)</b>
<b>PASIVO</b>				
Pasivo circulante				
Proveedores	10.4	44.1	(33.7)	(76.42)
Intereses de financiamiento por pagar	166.3	276.6	(110.3)	(39.88)
Intereses instrumentos financieros derivados por pagar	116.7	32.6	84.1	257.98
Otras cuentas por pagar	4.8	19.1	(14.3)	(74.87)
Provisiones a corto plazo	582.2	428.0	154.2	36.03
Cuentas por pagar partes relacionadas	425.9	443.6	(17.7)	(3.99)
Deuda a corto plazo	112.2	104.4	7.8	7.47
Beneficios a empleados	13.7	35.7	(22.0)	(61.62)
Cuentas por pagar por obra ejecutada no estimada	40.1	2.5	37.6	1,504.00
Impuestos por pagar, excepto utilidad	122.0	108.6	13.4	12.34
Participación de los trabajadores en las utilidades por pagar	0.9	0.2	0.7	350.00
Impuestos por pagar a la utilidad	49.2	-	49.2	100.00
<b>Total pasivo circulante</b>	<b>1,644.4</b>	<b>1,495.4</b>	<b>149.0</b>	<b>9.96</b>
Pasivo no circulante				
Deuda a largo plazo	31,171.5	31,343.0	(171.5)	(0.55)
Provisión para mantenimiento mayor	244.6	348.9	(104.3)	(29.89)
Beneficio a empleados	20.5	20.8	(0.3)	(1.44)
Instrumentos financieros derivados	3,446.4	3,086.8	359.6	11.65
Impuesto empresarial a tasa única diferido	97.7	96.7	1.0	1.03
<b>Total de pasivo no circulante</b>	<b>34,980.7</b>	<b>34,896.2</b>	<b>84.5</b>	<b>0.24</b>
<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>36,625.1</b>	<b>36,391.6</b>	<b>233.5</b>	<b>0.64</b>
<b>CAPITAL CONTABLE</b>				
Capital social nominal	25,938.8	25,938.8	-	-
Resultados acumulados	(4,750.4)	(4,773.5)	23.1	(0.48)
Valuación de instrumentos financieros derivados	(2,356.0)	(2,095.6)	(260.4)	12.43
Pérdidas o Ganancias actuariales	-	-	-	100.00
Participación controladora	18,832.3	19,069.6	(237.3)	(1.24)
Participación no controladora	-	-	-	100.00
<b>TOTAL CAPITAL CONTABLE</b>	<b>18,832.3</b>	<b>19,069.6</b>	<b>(237.3)</b>	<b>(1.24)</b>
<b>TOTAL PASIVO MAS CAPITAL CONTABLE</b>	<b>55,457.4</b>	<b>55,461.2</b>	<b>(3.8)</b>	<b>(0.01)</b>

Red de Carreteras de Occidente, SAB de CV y Subsidiarias		
ESTADOS DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADOS		
(Método Indirecto)		
Del 01 de enero al 31 de marzo de:		
(Cifras en mdp)		
Concepto	2013	2012
<b>ACTIVIDADES DE OPERACIÓN</b>		
Pérdida antes de impuestos a la utilidad	(166.7)	(354.7)
Partidas relacionadas con actividades de inversión:		
Depreciación y amortización	284.8	263.4
Partidas relacionadas con actividades de financiamiento:		
Intereses devengados a cargo	612.7	592.6
Intereses devengados por instrumentos financieros derivados	205.1	318.1
Efecto de valuación de instrumentos financieros derivados	(1.4)	-
Amortización de comisiones y gastos por financiamiento	19.8	25.9
Fluctuación cambiaria no pagada	-	-
(Pérdida) ganancia en actualización de udis, neta	73.7	-
	1,028.1	845.4
+/- Disminución (aumento) en:		
Clientes	(30.2)	860.0
Impuestos por recuperar	23.9	(94.7)
Activo Financiero	197.6	(684.9)
Otras cuentas por cobrar y pagos anticipados	5.1	67.7
Otros activos	-	-
+/- (Disminución) aumento en:		
Proveedores	(33.6)	12.1
Otras cuentas por pagar	(14.2)	(11.0)
Provisiones	(13.4)	67.8
Cuentas por pagar y por cobrar a partes relacionadas, neto	(17.7)	(146.7)
Impuestos, excepto impuestos a la utilidad	35.3	(109.0)
Impuestos a la utilidad pagados	(21.9)	-
Participación de los trabajadores en las utilidades	0.7	0.2
Beneficios a empleados	(22.3)	(1.8)
Flujos netos de efectivo de actividades de operación	1,137.2	805.1
<b>ACTIVIDADES DE INVERSIÓN</b>		
Inversión en acciones	-	-
Flujo neto del negocio adquirido	-	-
Adquisición de mobiliario y equipo	(0.3)	-
Activo intangible por concesión	(54.0)	(34.5)
Flujos netos de efectivo de actividades de inversión	(54.3)	(34.5)
<b>ACTIVIDADES DE FINANCIAMIENTO</b>		
Préstamos obtenidos a largo plazo	140.0	238.0
Prepago de deuda a largo plazo	(397.0)	(21.2)
Intereses pagados	(659.6)	(526.7)
Pagos de instrumentos financieros derivados	(121.1)	(135.6)
Comisiones por financiamiento	(0.4)	(1.1)
Aumento de capital social	-	-
Flujos netos de efectivo de actividades de financiamiento	(1,038.1)	(446.6)
+/- Aumento (disminución) de efectivo y equivalentes de efectivo	44.8	324.0
Efectivo y equivalentes de efectivo al principio del periodo	3,175.9	1,906.9
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del periodo	3,220.7	2,230.9

Red de Carreteras de Occidente, SAB de CV y Subsidiarias  
ESTADOS CONSOLIDADOS DE VARIACIONES EN EL CAPITAL CONTABLE  
Ejercicio 2013  
(Cifras en mdp)

	Capital social	Instrumentos de deuda con caract. De capital	Resultados Acumulados	Otros Componentes de Utilidad Integral	Participación No Controladora	Capital contable
Saldos al 1 de enero 2012	25,938.8	350.0	(4,070.4)	(1,799.9)	0.0	20,418.5
Aumento de Capital Social						-
Pérdida integral:						
Valuación de instrumentos financieros derivados				(38.4)		(38.4)
Impuestos diferidos de los instrumentos financieros derivados				10.8		10.8
Pérdidas/ganancias actuariales				-		-
Pérdida neta del periodo			(160.7)		0.0	(160.7)
Pérdida integral	-		(160.7)	(27.7)	0.0	(188.4)
Saldos al 31 de marzo de 2012	25,938.8	350.0	(4,231.1)	(1,827.6)	0.0	20,230.1
Saldos al 1 de enero 2013	25,938.8		(4,773.5)	(2,095.6)	0.0	19,069.6
Aumento de capital social						-
Pérdida integral:						
Valuación de instrumentos financieros derivados			-	(361.0)	-	(361.0)
Impuestos diferidos de los instrumentos financieros derivados			-	100.6	-	100.6
Pérdidas/ganancias actuariales			-	-	-	-
Pérdida neta del periodo			23.1	-	(0.0)	23.1
Pérdida integral	-		23.1	(260.4)	(0.0)	(237.3)
Saldos al 31 de marzo de 2013	25,938.8	-	(4,750.4)	(2,356.0)	0.0	18,832.3



## DEFINICIONES

**Activo Financiero e Intangible:** una combinación de ambos, un activo financiero y un activo intangible se originan cuando el rendimiento/ganancia para el Operador lo proporciona parcialmente un activo financiero y parcialmente un activo intangible.

**Aforo:** flujo vehicular.

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

**CAP:** 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.

**Certificados Bursátiles o CB:** primera Emisión de deuda bursátil a largo plazo (mayor detalle sobre sus características se encuentra tanto en el evento relevante del 12 de septiembre de 2012 así como en la siguiente tabla).

<b>Emisor</b>	Red de Carreteras de Occidente S.A.B. de C.V.	
<b>Tipo de Instrumento</b>	Certificados Bursátiles	
<b>Calificación Crediticia Asignada</b>	mxAAA por S&P; y AAA(mex) por Fitch.	
<b>Esquema de Garantías</b>	*Reserva para Servicio de Deuda de los CBs.	
	*Garantía parcial a primeras pérdidas por 6.5% del saldo insoluto de la emisión, por parte de Banobras.	
	<b>Tasa Fija Nominal</b>	<b>Tasa Fija Real</b>
<b>Monto por Emisión</b>	MXN \$2.84 mil millones	MXN \$5.28 mil millones; 1,102,518,200 UDIs
<b>Denominación</b>	Pesos	UDIs
<b>Tipo de Tasa de Interés</b>	Fija	Fija
<b>Cupón</b>	9.00%	5.25%
<b>Plazo Legal</b>	15 años	20 años
<b>Vida Promedio</b>	11 años	14 años
<b>Ventana de Amortización</b>	Años 7 a 15	Años 7 a 20

**Comisión ICA:** contraprestación pagadera trimestralmente a la operadora equivalente a un porcentaje pactado de la UAFIDA de FARAC I, CONIPSA y COVIQSA.

**Contrato de Crédito:** es el contrato de crédito simple celebrado entre la concesionaria, los acreedores y el banco agente.

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

**Crédito CONIPSA:** Crédito Simple de CONIPSA.

**Crédito COVIQSA:** Crédito Simple de COVIQSA.

**Crédito de Gastos de Capital:** crédito otorgado conforme al Contrato de Crédito para el pago de los Trabajos de Rehabilitación hasta por el monto principal de \$3,000,000,000.00 pesos.

**Crédito de Gastos de Capital HSBC:** crédito otorgado con forme al Contrato de Crédito con HSBC para el pago de los Trabajos de Rehabilitación hasta por el monto principal de \$500,000,000.00 pesos.

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

**Crédito Simple:** crédito simple de amortización lineal proporcionado a cada una de las subsidiarias CONIPSA y COVIQSA para afrontar los requerimientos de modernización establecidos en sus títulos de concesión.

**CONIPSA:** Concesionaria Irapuato La Piedad, S.A. de C.V

**Contrato PPS:** Proyecto de Prestación de Servicios, es un término genérico para involucrar a las compañías privadas, en la provisión de servicios públicos y obras.

**COVIQSA:** Concesionaria de Vías Irapuato Querétaro S.A. de C.V.

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

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

**Fideicomiso de Obras de Expansión:** fideicomiso número F/300209 de Administración (antes F/882), con aportación inicial de 1,500 millones para realizar las Obras de Ampliación.

**Ingresos por peaje por concesión:** estos ingresos se conforman por el ingreso cobrado a los usuarios de las autopistas en operación al amparo de FARAC I.

**Ingresos por uso de derecho de vía y otros relacionados:** estos ingresos derivan principalmente de los cobros por uso del Derecho de Vía a estaciones de servicio, tiendas de conveniencia, desarrollos inmobiliarios, principalmente.

**Ingresos por servicios de peaje:** estos se conforman por los Pagos por Uso realizados por la SCT en los tramos carreteros de Irapuato – La Piedad y Querétaro - Irapuato, los cuales derivan de los Contratos PPS correspondientes.

**Ingresos por servicios de operación:** se conforman por los Pagos por Disponibilidad (activo financiero) en los tramos carreteros de Irapuato – La Piedad y Querétaro – Irapuato, derivados de los Contratos PPS correspondientes.

**INPC:** Índice Nacional de Precios al Consumidor.

**MDP:** Millones de pesos

**NIIF:** Normas Internacionales de Información Financiera.

**Obras de Ampliación:** son trabajos de construcción relacionados con las obras indicadas en el esquema 7.

**Pago por Disponibilidad:** derecho a recibir una cantidad específica de efectivo por parte de la SCT por cumplir con los requerimientos establecidos en el Contrato PPS.

**Pago por Uso:** corresponde al pago proveniente de la SCT que va ligado al aforo dentro del tramo carretero, de conformidad con el mecanismo establecido en el Contrato PPS.

**Precio Limpio:** valuación de los instrumentos financieros derivados que no contiene los intereses devengados del periodo.

**Primera Etapa de Trabajos de Rehabilitación:** son los trabajos de construcción para poner en punto las autopistas concesionadas de acuerdo a los estándares requeridos por la SCT y considerando las condiciones iniciales en las que fueron recibidas al ser otorgado el Título de Concesión RCO.

**Segundo Convenio Modificadorio al Contrato PPS:** segundo convenio modificadorio al contrato de prestación de servicios de largo plazo para la provisión de capacidad carretera en el tramo Querétaro-Irapuato (COVIQSA) que modifica el mecanismo de pago así como el modelo financiero que forma parte de dicho contrato PPS.

**Tasa variable a tasa fija (cobertura):** grupo de SWAPS contratados por RCO para fijar la tasa TIIE 28 a la cual está contratada su deuda a largo plazo.

**Tasa variable a tasa fija más UDIs:** grupo de SWAPS contratados por RCO para fijar la tasa TIIE 28 a la cual está contratada su deuda a largo plazo; estos instrumentos incluyen un pago al final de cada ejercicio por concepto de actualización en el precio de la UDI (re-cupón).

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

**Título de Concesión CONIPSA:** el 12 de Septiembre del 2005, el Gobierno Federal por conducto de la SCT otorga la Concesión a de operar, mantener y conservar el tramo libre de peaje de jurisdicción federal de 73.520 Km de longitud a la

Concesionaria Irapuato La Piedad, S.A. de C.V., con origen en el entronque de la Autopista Querétaro – Irapuato con la carretera Irapuato – La Piedad y con terminación en el Km 77+320 en el entronque con el futuro libramiento de La Piedad de Cabadas, en el Estado de Guanajuato, en la República Mexicana, así como la modernización y ampliación de dicho tramo, incluyendo el derecho exclusivo para suscribir el Contrato PPS con el Gobierno Federal; por un plazo de 20 años, contados a partir de la fecha de firma del Título de Concesión.

**Título de Concesión COVIQSA:** el 21 junio del 2006, el Gobierno Federal de México otorga la Concesión, por conducto de la SCT, a Concesionaria de Vías Irapuato Querétaro S.A. de C.V. para operar, mantener y conservar el tramo libre de peaje de jurisdicción federal Querétaro- Irapuato de 92.979 Km de longitud, en los estados de Querétaro y Guanajuato en la República Mexicana, así como para ejecutar obras para la modernización de dicho tramo, incluyendo el derecho exclusivo para suscribir el Contrato PPS con el Gobierno Federal durante 20 años, contados a partir de la fecha de su otorgamiento.

**Total de ingresos por peaje y otros ingresos de concesión:** sub-total que integra a (i) ingresos por peaje por concesión, (ii) ingresos por uso derecho de vía y otros relacionados, (iii) ingresos por servicios de peaje y, (iv) ingresos por servicios de operación.

**Trabajos de Rehabilitación:** obras de mantenimiento mayor comprendidas por la Primera Etapa de Trabajos de Rehabilitación y las requeridas después de puesta en punto para cumplir con estándares de la SCT.

**TPDA:** Tráfico Promedio Diario Anualizado.

**UAFIDA:** utilidad antes de financiamiento, impuestos, depreciación y amortización.

**UAFIDA Ajustada:** UAFIDA + Gastos de Mantenimiento Mayor.

**UDI:** Unidades de Inversión mexicanas referenciadas a inflación.

**Utilidad (pérdida) por acción:** La utilidad (pérdida) básica por acción ordinaria es el resultado de dividir la utilidad (pérdida) neta consolidada entre el promedio ponderado de acciones ordinarias en circulación y la utilidad por acción diluida se determina bajo el supuesto de que se realizarían los compromisos de la Compañía para emitir o intercambiar sus propias acciones.

## **NOTAS COMPLEMENTARIAS A LA INFORMACIÓN FINANCIERA**

### **NOTA 1. Naturaleza del negocio**

Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V. y subsidiarias (la "Compañía") tienen como principal actividad construir, operar, explotar, conservar, mantener y en general, ser titular de los derechos y obligaciones sobre las autopistas de cuota Maravatío-Zapotlanejo y Guadalajara-Aguascalientes-León (las "Autopistas Concesionadas") y a partir del 22 de septiembre de 2011, el tramo carretero de Querétaro-Irapuato e Irapuato-La Piedad bajo el esquema de proyectos para prestación de servicios ("PPS").

Con fecha 3 de octubre de 2007, el Gobierno Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ("SCT") otorgó el título de Concesión a favor de la Compañía ("la Concesionaria"), para construir, operar, explotar, conservar y mantener por 30 años las autopistas Maravatío-Zapotlanejo Guadalajara-Aguascalientes-León, con una longitud total de 558.05 kilómetros, en los Estados de Michoacán, Jalisco, Guanajuato y Aguascalientes, así como las obras de ampliación que se señalan en el título de concesión. La recuperación de la inversión en Autopistas Concesionadas se efectuará a través del cobro de las tarifas autorizadas por la SCT en el plazo pactado en el título de concesión, teniendo derecho, a ajustar dichas tarifas de forma anual conforme al Índice Nacional de Precios al Consumidor (INPC) o cuando este sufra un incremento del 5% o más, con respecto al índice existente en la fecha que se hubiera hecho el último ajuste. Los ingresos por peaje garantizan la deuda a largo plazo.

### **NOTA 2. Bases de presentación**

#### **Información financiera consolidada condensada intermedia**

Los estados financieros consolidados condensados intermedios del primer trimestre de 2013 y 2012 respectivamente, han sido preparados por la Compañía de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF o IFRS por sus siglas en inglés), emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (IASB por sus siglas en inglés), así como con la Norma Internacional de Contabilidad NIC 34 sobre "Información financiera intermedia".

### **NOTA 3. Bases de medición**

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

El costo histórico generalmente está basado en el valor razonable de la contraprestación entregada por activos adquiridos.

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.

### **NOTA 4. Consolidación de estados financieros**

Los estados financieros consolidados incluyen los de Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V. y los de sus subsidiarias en las que tiene control. El control se obtiene cuando la Compañía tiene el poder para gobernar las políticas financieras y operativas de una Compañía a fin de obtener beneficios de sus actividades. La participación accionaria en su capital social se muestra a continuación:



Compañía	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. (1)	99.97%	Tenedora de acciones
Concesionaria de Vías de Irapuato Querétaro, S.A. de C.V.	100%	Concesión bajo el esquema PPS
Concesionaria Irapuato La Piedad S.A. de C.V.	100%	Concesión bajo el esquema PPS

(1)Esta compañía fue constituida en septiembre de 2010, al 31 de marzo del 2013 no tuvo operaciones. Los saldos y operaciones importantes entre las compañías consolidadas han sido eliminados.

#### **NOTA 5. Políticas contables significativas**

Las políticas contables utilizadas en la preparación de estos estados financieros consolidados condensados intermedios son consistentes con las utilizadas en los estados financieros consolidados para el año terminado el 31 de diciembre de 2012.

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

Consisten principalmente en depósitos bancarios en cuentas de cheques e inversiones en valores a corto plazo, de gran liquidez, fácilmente convertibles en efectivo con vencimiento hasta de tres meses a partir de su fecha de adquisición y sujetos a riesgos poco importantes de cambios en valor. El efectivo se presenta a valor nominal y los equivalentes se valúan a su valor razonable; las fluctuaciones en su valor se reconocen en resultados del período. Los equivalentes de efectivo están representados principalmente por inversiones en instrumentos gubernamentales o libres de riesgo. El efectivo y equivalentes cuya disponibilidad sea restringida o con un propósito específico se presenta por separado en el activo circulante o no circulante, según corresponda.

##### *b. Activos financieros*

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

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

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

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

La Compañía utiliza para reconocer los contratos de concesión la Interpretación No.12 del Comité de Interpretación de las Normas Internacionales de Información Financiera “Acuerdos para la concesión de servicios” (“IFRIC 12”) principalmente para el reconocimiento de las adiciones, mejoras y ampliaciones a las

autopistas concesionadas. Esta interpretación se refiere al registro por parte de operadores del sector privado involucrados en proveer activos y servicios de infraestructura al sector público sustentados en acuerdos de concesión, clasificando los activos en activos financieros, activos intangibles o una combinación de ambos.

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

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

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

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

El activo intangible reconocido en el estado consolidado de situación financiera se amortiza durante el período de la concesión con base en el aforo vehicular. La vida útil estimada y método de amortización se revisan al final de cada período de reporte y el efecto de cualquier cambio en la estimación se reconoce de manera prospectiva.

#### *d. Derechos de franquicia*

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

#### *e. Mobiliario y equipo*

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

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

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

#### *f. Costos por préstamos*

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

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

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

*g. Deterioro del valor de los activos intangibles*

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

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

Si se estima que el monto recuperable de un activo (o unidad generadora de efectivo) es menor que su valor en libros, el valor en libros del activo (o unidad generadora de efectivo) se reduce a su monto recuperable. Las pérdidas por deterioro se reconocen inmediatamente en resultados.

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

*h. Provisiones y gastos de mantenimiento y reparaciones*

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

El importe reconocido como provisión es la mejor estimación del desembolso necesario para liquidar la obligación presente, al final del período sobre el que se informa, teniendo en cuenta los riesgos y las incertidumbres que rodean a la obligación. Cuando se valúa una provisión usando los flujos de efectivo estimados para liquidar la obligación presente, su valor en libros representa el valor presente de dichos flujos de efectivo.

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

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

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

*i. Pasivos financieros*

i) Clasificación como deuda o capital

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

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

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

Se clasifican con fines de negociación los instrumentos financieros derivados excepto los que son designados y son efectivos como cobertura de flujos de efectivo. La Compañía valúa sus instrumentos financieros derivados de cobertura a valor razonable.

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

iii) Otros pasivos financieros

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

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

El costo amortizado de un pasivo financiero es el importe inicial reconocido de dicho pasivo menos los reembolsos de principal y más o menos la amortización acumulada, utilizando el método de tasa de interés efectiva de cualquier diferencia entre el importe inicial y el monto al vencimiento.

El método de tasa de interés efectiva es un método de cálculo del costo amortizado de un pasivo financiero y de asignación del gasto financiero a lo largo del período pertinente. La tasa de interés efectiva es la tasa que descuenta exactamente los flujos estimados de pagos en efectivo a lo largo de la vida esperada del pasivo financiero (o, cuando sea adecuado, en un período más corto) al importe neto en libros del pasivo financiero en su reconocimiento inicial.

iv) Baja de pasivos financieros

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

*j. Reconocimiento de ingresos por peaje*

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

- El importe de los ingresos puede medirse confiablemente;

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

*k. Reconocimiento de ingresos y costos de construcción de obras de ampliación y de rehabilitación*

La administración de la Compañía reconoce ingreso y costo de construcción conforme avanza la construcción de las obras de ampliación y rehabilitación a la infraestructura concesionada (“Porcentaje de avance”), cuando dichas obras permiten incrementar la capacidad de generar beneficios económicos futuros.

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

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

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

La Compañía optó por presentar el estado pérdidas y ganancias y otros ingresos (gastos) integrales.

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

*n. Participación de los trabajadores en la utilidad (PTU)*

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

*o. Costos de beneficios a los empleados a largo plazo y al retiro*

La Compañía otorga primas de antigüedad a todos sus empleados cuando se separan y sean personas que tengan 15 años o más laborando o a aquellas que sean despedidas independientemente del tiempo de antigüedad en la Compañía. Estos beneficios consisten en un único pago equivalente a doce días de salario por año de servicio valuados al salario más reciente del empleado sin exceder de dos veces el salario mínimo general vigente.

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

Adicionalmente se incluye dentro de este rubro la provisión relativa a los bonos por objetivos otorgados por la Compañía. Los cuales se registran en resultados contra el pasivo correspondiente cuando: 1) la Compañía incurre una obligación como resultado de eventos pasados y 2) el monto a pagar se puede estimar de manera confiable. El costo del periodo atribuible a este beneficio se registra considerando el valor del dinero en el tiempo cuando es significativo.

*p. Beneficios directos a los empleados*



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

*q. Impuestos a la utilidad*

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

Impuestos a la utilidad causados

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

Impuestos a la utilidad diferidos

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

Se reconoce un pasivo por impuestos diferidos por diferencias temporales gravables asociadas con inversiones en subsidiarias y asociadas, y participaciones en negocios conjuntos, excepto cuando la Compañía es capaz de controlar la reversión de la diferencia temporal y cuando sea probable que la diferencia temporal no se reversará 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 habrán utilidades fiscales futuras suficientes contra las que se utilicen esas diferencias temporales y se espera que éstas se reversarán en un futuro cercano.

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

Los activos y pasivos por impuestos diferidos se valúan empleando las tasas fiscales que se espera aplicar en el período en el que el pasivo se pague o el activo se realice, basándose en las tasas (y leyes fiscales) que hayan sido aprobadas o sustancialmente aprobadas al final del periodo sobre el que se informa. La valuación de los pasivos y activos por impuestos diferidos refleja las consecuencias fiscales que se derivarían de la forma en que la Compañía espera, al final del periodo sobre el que se informa, recuperar o liquidar el valor en libros de sus activos y pasivos.

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

## Impuestos causados y diferidos

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

### *r. Instrumentos financieros derivados*

La Compañía utiliza una variedad de instrumentos financieros para manejar su exposición a los riesgos de volatilidad en tasas de interés incluyendo swaps de tasa de interés.

Los derivados se reconocen inicialmente al valor razonable a la fecha en que se suscribe el contrato del derivado y posteriormente se remiden a su valor razonable al final del período que se informa. La ganancia o pérdida resultante se reconoce en los resultados inmediatamente a menos que el derivado esté designado y sea efectivo como un instrumento de cobertura, en cuyo caso la oportunidad del reconocimiento en los resultados dependerá de la naturaleza de la relación de cobertura.

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

#### *i) Contabilidad de coberturas*

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

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

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

La Compañía suele cubrir un activo o un pasivo que expone a la Compañía a un riesgo de cambio en su valor razonable o en los futuros flujos de efectivo.

La contabilidad de cobertura reconoce en el resultado del periodo, los efectos de compensación de los cambios en el valor razonable del instrumento de cobertura y la partida cubierta.

Al inicio de la cobertura, la entidad documenta la relación entre el instrumento de cobertura y la partida cubierta, así como los objetivos de la administración de riesgos y su estrategia de administración para emprender diversas transacciones de cobertura. Adicionalmente, al inicio de la cobertura y sobre una base continua, el Grupo documenta si

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

ii) Coberturas de valor razonable

Los cambios en el valor razonable de los derivados que se designan y califican como coberturas de valor razonable se reconocen de forma inmediata en los resultados, junto con cualquier cambio en el valor razonable del activo o pasivo cubierto que se atribuya al riesgo cubierto. El cambio en el valor razonable del instrumento de cobertura y el cambio en la partida cubierta atribuible al riesgo cubierto se reconocen en el rubro del estado de pérdidas y ganancias y otros ingresos (gastos) integrales relacionada con la partida cubierta.

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

iii) Coberturas de flujo de efectivo

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

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

La contabilización de coberturas se discontinúa cuando la Compañía revoca la relación de cobertura, cuando el instrumento de cobertura vence o se vende, termina, o se ejerce, o cuando deja de cumplir con los criterios para la contabilización de coberturas. Cualquier ganancia o pérdida acumulada del instrumento de cobertura que haya sido reconocida en el capital continuará en el capital hasta que la posición sea finalmente reconocida en los resultados.

iv) Derivados implícitos

La Compañía 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 marzo de 2013 y 2012 no existen derivados implícitos.

s. *Transacciones en moneda extranjera*

La moneda funcional de la Compañía y sus subsidiarias es el peso. Las transacciones en moneda extranjera se registran al tipo de cambio vigente a la fecha de la transacción. Los saldos de los activos y pasivos en moneda extranjera se ajustan en forma mensual al tipo de cambio de mercado a la fecha de cierre de los estados financieros. Los efectos de las fluctuaciones cambiarias se registran en el estado de pérdidas y

ganancias y otros ingresos (gastos) integrales, excepto en los casos en los que procede su capitalización.

*t. Utilidad por acción*

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

**NOTA 6. Juicios contables críticos y fuentes clave para la estimación de incertidumbres**

En la aplicación de las políticas contables de la Compañía, la administración de la Compañía debe hacer juicios, estimaciones y supuestos sobre los importes de activos y pasivos. Las estimaciones y supuestos asociados se basan en la experiencia histórica y otros factores que se consideran como relevantes. Los resultados reales podrían diferir de dichos estimados.

Las estimaciones y supuestos subyacentes se revisan sobre una base periódica. Los ajustes a las estimaciones contables se reconocen en el período de la revisión y períodos futuros si la revisión afecta tanto al período actual como a períodos subsecuentes.

Las siguientes son las transacciones en las cuales la administración ha ejercido juicio profesional, en el proceso de la aplicación de las políticas contables y que tienen un impacto importante en los montos registrados en los estados financieros consolidados:

- La administración ha determinado no reconocer un margen de utilidad en los ingresos y costos por construcción y obras de ampliación y rehabilitación. Dado que el monto de dichos ingresos y costos es sustancialmente igual.

Las fuentes de incertidumbre clave en las estimaciones efectuadas a la fecha del estado de situación financiera, y que tienen un riesgo significativo de derivar un ajuste en los valores en libros de activos y pasivos durante el siguiente período financiero son como sigue:

- La Compañía tiene pérdidas fiscales por recuperar acumuladas, por las cuales tiene que evaluar la recuperabilidad previo al reconocimiento de un activo por impuesto sobre la renta diferido.
- Para efectos de determinar el impuesto diferido, la Compañía debe realizar proyecciones fiscales para determinar si la Compañía será causante de IETU o ISR, y así determinar el impuesto que se espera causar y que sirve de base en la determinación de los impuestos diferidos. La Compañía ha determinado que ciertas subsidiarias únicamente causarán ISR y otras únicamente IETU; consecuentemente ha reconocido los impuestos diferidos sobre esta base en cada Compañía legal.
- La Compañía realiza valuaciones de sus instrumentos financieros derivados que son contratados para mitigar el riesgo de fluctuaciones en la tasa de interés. Las operaciones que cumplen los requisitos de acceso a la contabilidad de cobertura se han designado bajo el esquema de flujo de efectivo.
- La Compañía revisa la estimación de la vida útil y método de amortización sobre sus activos intangibles por concesión al final de cada período de reporte y el efecto de cualquier cambio en la estimación se reconoce de manera prospectiva. Adicionalmente, al final de cada período, la Compañía revisa los valores en libros de sus activos tangibles e intangibles a fin de determinar si existe un indicativo de que estos han sufrido alguna pérdida por deterioro.
- La administración realiza una estimación para determinar y reconocer la provisión para solventar los gastos de mantenimiento y reparación de las Autopistas Concesionadas, que afecta los resultados de los

períodos que comprenden desde que las autopistas concesionadas están disponibles para su uso hasta que se realizan las obras de mantenimiento y/o reparaciones.

**NOTA 7. Partidas no usuales por naturaleza, importe o incidencia**

No ha habido partidas no usuales del 01 de enero al 31 de marzo del 2013.

**NOTA 8. Hechos significativos y transacciones**

Durante el 1T2013 no han existido hechos o transacciones significativas.

**NOTA 9. Emisiones, recompras y reembolsos de títulos representativos de la deuda o del capital de la entidad**

Durante el 1T2013 no han existido emisiones, recompras o reembolsos de títulos representativos de deuda o capital de la entidad.

**NOTA 10. Dividendos pagados**

Al 31 de marzo de 2013 la Compañía no ha realizado pago de dividendos.

**NOTA 11. Información por segmentos**

Las actividades de la Compañía están principalmente relacionadas a la prestación de servicios de construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de autopistas concesionadas considerando sus ubicaciones, ambientes reguladores, condiciones de los Títulos de concesión, entre otros.

Por lo tanto los segmentos de reporte conforme NIIF 8 son los siguientes:

- FARAC I, autopistas en operación al amparo del Título de Concesión de FARAC I, fueron adjudicadas a partir del 4 de octubre del 2007, dicho título de concesión, otorga el derecho y la obligación de construir, operar, explotar, conservar y mantener las autopistas (i) Zapotlanejo-Guadalajara, (ii) Maravatío-Zapotlanejo, (iii) Zapotlanejo-Lagos y, (iv) León-Aguascalientes integrantes del paquete por un plazo de 30 años contados a partir de la fecha de adjudicación del mismo. Así también, dentro del Título de Concesión de FARAC I, se integra la obligación de construir y mantener las Obras de Ampliación.
- CONIPSA, es la concesionaria encargada de operar, conservar y mantener, por un periodo de 20 (veinte) años contados a partir de 2005, el tramo carretero libre de peaje de jurisdicción federal que tiene origen en el entronque de la autopista Querétaro-Irapuato y la autopista Irapuato-La Piedad, y termina en el Km 76+520, al entroncar con el libramiento La Piedad de Cabadas, en el Estado de Guanajuato. El tramo carretero objeto de la Concesión CONIPSA forma parte del corredor carretero de oriente a poniente, que une entre sí a diversas ciudades ubicadas en la región del Bajío en el centro de México, y a su vez con el occidente de Guadalajara y el este de la Ciudad de México.
- COVIQSA, es la concesionaria encargada de operar, conservar y mantener, por un periodo de 20 (veinte) años contados a partir de 2006, el tramo carretero libre de peaje de jurisdicción federal de 93 Kms de longitud ubicado en los Estados de Querétaro y Guanajuato. Este tramo carretero forma parte importante del corredor del Bajío, que de este a oeste une a las ciudades de Querétaro e Irapuato, dan paso vehicular a gran número de transportistas que realizan actividades comerciales en las ciudades de Querétaro, Irapuato y La Piedad, además de regiones como el norte de León, el sur de Morelia, el occidente de Guadalajara y el oriente de la Ciudad de México.



Estos segmentos operativos se presentan por el trimestre que terminó el 31 de marzo de 2013 y 2012 en las siguientes tablas:

Información financiera seleccionada del Estado de Utilidad Integral(mdp)	FARAC I		CONIPSA		COVIQSA	
	Acumulado		Acumulado		Acumulado	
	2013	2012	2013	2012	2013	2012
Total ingresos de peaje y otros ingresos de concesión	973.3	895.9	-	-	-	-
Ingresos por servicios de peaje y operación	-	-	56.7	42.7	199.5	134.0
Utilidad de operación	554.3	464.3	28.7	23.5	133.6	76.2
UAFIDA	802.6	692.8	30.2	25.0	163.9	105.5
UAFIDA Ajustada	843.1	786.7	48.0	30.2	185.2	124.4
Utilidad (pérdida) antes de impuestos a la utilidad	(282.8)	(400.6)	14.3	13.5	106.5	36.5
Utilidad (pérdida) neta del periodo	(65.9)	(205.3)	7.3	14.9	85.0	28.4

Información financiera seleccionada del Estado de Situación Financiera (mdp)	FARAC I		CONIPSA		COVIQSA	
	2013	2012	2013	2012	2013	2012
Activo circulante	2,684.2	2,791.7	369.4	375.9	1,431.1	1,200.1
Activo no circulante	50,032.7	49,869.6	599.7	597.2	2,359.6	2,498.9
Pasivo circulante	996.3	757.5	171.4	143.1	651.5	605.7
Pasivo no circulante	33,396.2	33,253.2	475.6	515.2	1,265.3	1,304.3
Capital contable	18,324.4	18,650.6	322.1	314.8	1,874.0	1,788.9

Mayor detalle sobre las principales variaciones en los activos se muestra en la sección dedicada a cada segmento que se presenta en el documento de Comentarios y Análisis de la Administración ("IFRSTRIM").

No ha habido diferencias respecto a los últimos estados financieros anuales, en el criterio de segmentación ni de medición de las pérdidas o ganancias de los segmentos.

#### **NOTA 12. Sucesos posteriores**

No se han dado sucesos después del periodo intermedio que se informa que hayan tenido impacto en los estados financieros de dicho periodo intermedio y que no se hayan reflejado en tales estados financieros.

#### **NOTA 13. Cambios en la composición de la entidad durante el periodo intermedio.**

En el periodo correspondiente del 01 de enero al 31 de marzo de 2013 no ha habido cambios en la composición de la entidad.

## **ANEXO C: Estatutos Sociales y Otros Convenios**

En esta sección se resumen ciertas disposiciones de los estatutos sociales de RCO de acuerdo a los requerimientos de la Circular Única de Emisoras.

### **1. Planes de Compensación para Ejecutivos y Consejeros**

En términos del Artículo Cuadragésimo Primero, inciso b), sub-inciso i) de los estatutos sociales de RCO, el Consejo de Administración está facultado para tomar acuerdos relacionados con la determinación de prestaciones del Director General, del Director de Finanzas y de cualquier otra persona que ocupe un alto cargo ejecutivo de RCO o sus subsidiarias. Lo anterior, en el entendido que para considerar válidos dichos acuerdos, deberá respetarse el quórum establecido por los propios estatutos sociales.

Asimismo, la aprobación de las compensaciones que deberán pagarse a los miembros del Consejo de Administración y de los presidentes de los Comités de Auditoría y de Prácticas Societarias es facultad de la Asamblea General de Accionistas. Lo anterior, en términos del Artículo Vigésimo Primero, inciso b) sub-inciso ii) de los estatutos sociales de RCO.

### **2. Convenios entre Accionistas**

Los Accionistas tendrán la posibilidad de celebrar convenios entre sí en los cuales se regulen ciertos derechos distintos a aquellos correspondientes a cada serie de acciones representativas del capital social de RCO, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 49 fracción IV y último párrafo y 16 fracción VI de la LMV.

Se hace notar que el Convenio entre Socios y el Convenio entre Accionistas, no generarán en ningún momento un retraso, prevención, diferimiento o harán más oneroso un cambio de Control de RCO. De igual forma, dichos convenios no limitan de forma alguna los derechos corporativos que confieren las Acciones RCO a sus propietarios. A continuación se describen los contratos entre accionistas ya celebrados o a ser celebrados:

#### **Convenio entre Socios**

El 3 de octubre de 2007 Grupo GSIP, ICA y RCO suscribieron un Convenio entre Socios al objeto de regular determinados derechos y obligaciones de los socios más allá de lo que establecían los estatutos sociales de RCO. Sin embargo, ante la entrada del Fideicomiso Emisor como accionista de RCO, el Convenio entre Socios fue modificado y reexpresado con fecha 24 de septiembre de 2009. Tras esta modificación y reexpresión, RCO ha dejado de ser parte en el citado Convenio entre Socios, resultando aplicable el mismo solamente a los Accionistas Serie A, y no obligando, por tanto, a otros accionistas de RCO.

El Convenio entre Socios incluye ciertos requisitos con respecto a consultas y votación de determinados asuntos entre los Accionistas Serie A, impone determinadas restricciones para la transferencia o disposición de las Acciones Serie A (incluyendo derechos de registro en el contexto de una oferta pública de acciones), y determinados acuerdos con respecto a la redistribución entre los Accionistas Serie A, en determinados supuestos, de los dividendos decretados a favor de los Accionistas Serie A. El Convenio entre Socios también incluye cláusulas relativas a la prestación de servicios por parte de los Accionistas Serie A. Específicamente, el Convenio entre Socios obliga a los Accionistas Serie A a causar que RCO otorgue un derecho de preferencia a Goldman, Sachs & Co. en relación con la prestación de servicios de banca de inversión o de servicios de consultoría financiera (incluyendo, sin limitar, la realización de una oferta pública de las acciones de RCO o la venta de RCO) y prevé que ICA será el proveedor preferente, operador y gestor de RCO. En cada uno de estos casos, sin embargo, los servicios deberán ser prestados en condiciones de mercado.

#### **Convenio entre Accionistas**

El 2 de octubre de 2009, GSIP, GSIA, Matador, CICASA, CONOISA y el Fideicomiso Emisor celebraron un Convenio entre Accionistas, en términos de lo dispuesto en el Artículo Trigésimo Cuarto de los estatutos sociales de RCO, a fin de regular la relación que existirá entre ellos. Los acuerdos implementados en el Convenio de Accionistas son los siguientes:

##### **A. Acuerdos relativos a la Administración de RCO.**

- a. **Consejeros de la Serie B.** Sin perjuicio de lo dispuesto en el Artículo Trigésimo Quinto, inciso (c) de los estatutos de RCO, los Accionistas Serie B tendrán derecho a designar un máximo de

4 miembros del Consejo de Administración de RCO sujeto a los términos y condiciones previstos en el Fideicomiso Emisor.

- b. **Consejeros Independientes.** Los Miembros Independientes del Consejo de Administración serán designados por los Accionistas Serie A. Tratándose de la designación de Miembros Independientes del Consejo de Administración: (i) los Accionistas Serie A pondrán a disposición de los demás Accionistas Serie B, por escrito conforme al procedimiento previsto en la cláusula 6.4 del Convenio entre Accionistas y con una anterioridad de cuando menos 10 días hábiles a la fecha de la asamblea o adopción de las resoluciones correspondientes, la propuesta de personas que los Accionistas Serie A estén revisando para designar a los Miembros Independientes del Consejo de Administración; y (ii) con base en la propuesta de posibles Miembros Independientes que se ponga a su disposición, los Accionistas Serie B tendrán derecho a proponer a un Miembro Independiente para que forme parte del comité de auditoría y de prácticas societarias de RCO. La persona propuesta por los Accionistas Serie B deberá ser una persona que cumpla con los requisitos de independencia previstos en la LMV y cuente con amplia experiencia contable y de finanzas, particularmente en materia de proyectos de infraestructura y concesiones.

## B. Acuerdos Relativos a la Transmisión de Acciones de RCO.

- (a) **Transmisión de Acciones sin Autorización del Consejo de Administración.** (Salvo que los Accionistas Serie A convengan lo contrario) cualesquiera de los Accionistas Serie A podrá llevar a cabo la enajenación de las Acciones Serie A de que sea titular, sin necesidad de obtener autorización del Consejo de Administración, a favor de las siguientes personas (los "Adquirentes Permitidos"): (i) subsidiarias que sean 100.0% (cien por ciento) propiedad del Accionista Serie A enajenante; (ii) los respectivos socios o accionistas del Accionista Serie A enajenante, mediante distribuciones de capital o amortización de acciones; (iii) las respectivas Filiales del Accionista Serie A enajenante o algún tercero, siempre y cuando los Accionistas Originales conserven directa o indirectamente, conjunta o separadamente, por lo menos el 50.0% (cincuenta por ciento) del capital social de la Sociedad después de llevada a cabo dicha enajenación; (iv) algún Acreedor (tal y como dicho término se define en las Bases y en el Título de Concesión FARAC I) en cumplimiento de las obligaciones derivadas de los Financiamientos (tal y como dicho término se define en las Bases y en el Título de Concesión FARAC I); y (v) cualquier tercero, siempre y cuando la enajenación sea aprobada por el voto afirmativo del 90.0% (noventa por ciento) de las Acciones Serie A y sea obtenida la autorización previa por escrito de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- (b) **Derechos de Venta Conjunta ("Tag-Along").** Se prevén dos tipos de derechos de venta conjunta conforme a lo siguiente:
- (i) **Oferta Pública bajo la LMV.** Salvo que se trate de alguna enajenación a Adquirentes Permitidos prevista en la cláusula 3.1, incisos (i) a (iv) del Convenio entre Accionistas, en caso que algún accionista pretenda, mediante una o varias operaciones de cualquier naturaleza, simultáneas o sucesivas, (i) enajenar la totalidad o una parte de sus acciones y éstas representen un porcentaje equivalente o superior a 30.0% del capital social de RCO o bien, (ii) adquirir o alcanzar por cualquier medio, directa o indirectamente, un porcentaje equivalente o superior a 30.0% del capital social de RCO, dicho accionista estará obligado a causar o a realizar, según sea el caso, la adquisición de las acciones correspondientes mediante oferta pública ajustándose a lo establecido en el artículo 97 de la LMV y conforme a las siguientes características:
- (a) la oferta se hará extensiva a las distintas series de acciones de RCO;
- (b) la contraprestación ofrecida deberá ser la misma, con independencia de la clase o tipo de acción;
- (c) el accionista oferente deberá revelar, en su caso, los compromisos asumidos o convenios de hacer o no hacer celebrados en términos de lo establecido en el artículo

100 de la LMV, ya sea con RCO o con los titulares de los valores que pretende adquirir;

- (d) la oferta se realizará: (i) por el porcentaje del capital social de RCO equivalente a la proporción de acciones ordinarias que se pretenda adquirir en relación con el total de éstas o por el 10.0% de dicho capital, lo que resulte mayor, siempre que el oferente limite su tenencia final con motivo de la oferta a un porcentaje que no implique obtener el control de RCO, o (ii) por el 100.0% del capital social cuando el oferente pretenda obtener el Control (según dicho término se encuentra definido en la LMV) de RCO; y
  - (e) la oferta señalará el número máximo de acciones a las que se extiende y, en su caso, el número mínimo a cuya adquisición se condicione. En el evento de que la oferta de que se trate resulte en la adquisición del 100.0% del capital social de RCO, se estará a lo dispuesto en el artículo 89, fracción I de la LGSM.
- (ii) Derechos de Venta Conjunta por Enajenación de los Accionistas Serie A. Salvo que se trate de alguna enajenación a Adquirentes Permitidos prevista en la cláusula 3.1, incisos (i) a (iv) del Convenio entre Accionistas, en caso que cualquiera de los Accionistas Serie A pretendan enajenar, mediante una o varias operaciones de cualquier naturaleza, simultáneas o sucesivas, acciones de su propiedad que representen un porcentaje igual o superior al 5.0% del capital social de RCO, que por cualquier razón no se lleven a cabo mediante oferta pública conforme a lo previsto en el inciso (i) anterior, a un tercero (para efectos de esta sección, un “Tercero Comprador”), los Accionistas Serie B (para efectos de esta sección, los “Accionistas de Venta Conjunta”) tendrán el derecho (más no la obligación) de enajenar a dicho Tercero Comprador, bajo los mismos términos y sujeto a las mismas condiciones que los Accionistas Enajenantes un número proporcional de acciones a las que se enajenarán en la operación propuesta, de acuerdo con la tenencia accionaria de cada uno de los Accionistas de Venta Conjunta en RCO (para efectos de esta sección, el “Derecho de Venta Conjunta”). Los términos y condiciones conforme a los cuales se deberá ejercer este derecho se establecen a detalle en el Convenio entre Accionistas. El Derecho De Venta Conjunta de los Accionistas Serie B se extenderá a las enajenaciones de las Acciones Serie A que lleven a cabo de manera indirecta por parte de los socios o accionistas los Accionistas Serie A, en cualquier nivel corporativo superior, siempre que dichos socios o accionistas constituyan una entidad o vehículo cuyos activos sean bienes, valores o derechos económicos que representen únicamente Acciones Serie A en RCO.

### **3. Modificaciones a los estatutos sociales.**

- a) Mediante Resoluciones Unánimes de fecha 24 de septiembre de 2009, los socios de RCO adoptaron las resoluciones que modificaron los estatutos sociales para transformar a RCO en una SAPIB de capital variable, así como la reforma total de sus estatutos sociales con el fin de adecuarlos a las disposiciones de la LMV.
- b) Los estatutos sociales de RCO fueron adicionalmente modificados mediante asamblea extraordinaria de accionistas de fecha 26 de abril de 2010. En particular, el cambio principal fue en relación a la incorporación de las resoluciones unánimes adoptadas con fecha 24 de septiembre de 2009, relativas a la emisión de acciones de la Serie B del capital social; así como el cumplimiento de ciertos requisitos derivados de la resolución emitida por la CNBV para efecto de la inscripción de las acciones del capital social en el RNV.
- c) Finalmente, mediante una Asamblea General Extraordinaria de Accionistas de fecha 8 de septiembre de 2010, los estatutos sociales fueron modificados en su objeto social para incluir la capacidad de RCO para adquirir, directa o indirectamente, acciones, partes sociales y otras participaciones en el capital social de sociedades que tienen por objeto construir, operar, explotar, conservar y/o mantener carreteras en general, ser titular de derechos y obligaciones que deriven de concesiones y/o contratos de prestación de servicios con cualesquiera otras carreteras.
- d) Con fecha 25 de septiembre de 2012, mediante resoluciones adoptadas en forma unánime por los Accionistas, se adoptó la modalidad de Sociedad Anónima Bursátil de Capital Variable, reformando los artículos relativos a la denominación, aumentos y disminuciones de capital, asamblea de accionistas,

quórum de las sesiones del Consejo de Administración y facultades de dicho órgano colegiado, deberes del director general, responsabilidades de los miembros del Consejo de Administración, actividades en materia de prácticas societarias y de auditoría; y con fecha del 17 de diciembre de 2012 se hizo la compulsión en un solo instrumento de los estatutos sociales vigentes a la fecha.

Es importante mencionar que la totalidad de los derechos que se confieren a las Acciones Serie A y Serie B están contenidos dentro de los estatutos sociales, el título que las ampara, el Convenio entre Socios y el Convenio entre Accionistas, y no únicamente en los estatutos sociales de RCO.

#### **4. *Derechos que Confieren las Acciones***

Las Acciones Serie A y Serie B, representativas del capital social de RCO, son acciones ordinarias, nominativas, sin expresión de valor nominal, con derechos societarios (incluyendo, sin limitar, el derecho de voto) y derechos económicos plenos, así como para instalar válidamente las Asambleas de Accionistas y adoptar acuerdos, de conformidad con lo establecido en los estatutos sociales.

La Asamblea de Accionistas que resuelva sobre la emisión de nuevas acciones establecerá los derechos y obligaciones que conferirán las acciones objeto de dicha emisión a sus titulares, sin necesidad de modificar los presentes estatutos sociales. A falta de especificación, se entenderá que las acciones emitidas serán Acciones Serie A.

##### ***Derecho de Preferencia de Suscripción***

En caso de un aumento al capital social, sujeto a lo establecido en el Convenio entre Accionistas y el Convenio entre Socios, los Accionistas podrán suscribir las acciones representativas de dicho aumento, en proporción a su porcentaje de participación en el capital social de RCO en ese momento, sujetándose a lo previsto en el artículo 132 de la LGSM.

##### ***Derechos de Minorías***

Los derechos de minorías que confieren los estatutos sociales de RCO son aquellos previstos en la LGSM y/o en la LMV, según resulte aplicable.

##### ***Transmisión de Acciones***

En términos del Artículo Décimo Séptimo de los estatutos sociales de RCO, y sujeto a lo establecido en el Convenio entre Accionistas y el Convenio entre Socios, los Accionistas tendrán en todo momento la capacidad de vender, ceder, transmitir, fideicomitir, hipotecar, pignorar o de cualquier otra forma enajenar, disponer o gravar, total o parcialmente, sus acciones (i) a algún Acreedor, tal y como dicho término se define en las bases de licitación de la Concesión FARAC I y en el Título de Concesión FARAC I, en cumplimiento de las obligaciones derivadas de los Financiamientos, tal y como dicho término se define en las bases de licitación de la Concesión FARAC I y en el Título de Concesión FARAC I; y/o (ii) a cualquier tercero, siempre y cuando sea obtenida la autorización previa por escrito de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 20 de la LMV, en virtud de lo dispuesto en el Título de Concesión FARAC I queda prohibida la enajenación de acciones, directa o indirecta, a todo Gobierno o Estado extranjero.

##### ***Compra de Acciones Propias***

RCO podrá adquirir acciones representativas de su capital social, previo acuerdo del Consejo de Administración, ya sea con cargo a su capital contable, en cuyo supuesto podrá mantenerlas sin necesidad de realizar una reducción de capital social, o bien, con cargo al capital social siempre que se resuelva cancelarlas o convertirlas en acciones emitidas no suscritas que RCO conserve en tesorería.

La colocación, en su caso, de las acciones que RCO adquiriera al amparo de lo establecido en el párrafo anterior, no requerirá de resolución de Asamblea de Accionistas, sin perjuicio de que el Consejo de Administración resuelva al respecto.

Las acciones emitidas no suscritas que se conserven en tesorería podrán ser objeto de suscripción por parte de los accionistas.



En tanto las acciones pertenezcan a RCO, no podrán ser representadas ni votadas en Asambleas de Accionistas de cualquier clase ni ejercer derechos corporativos o patrimoniales de tipo alguno.

La adquisición de acciones propias de RCO estará sujeta a las disposiciones contenidas en el artículo 56 de la LMV.

#### ***Cancelación de Inscripción en el RNV***

La cancelación de la inscripción de las acciones de RCO en el RNV podrá realizarse por un procedimiento sujeto a lo dispuesto en la LMV y sus disposiciones reglamentarias, y en los siguientes casos: (i) por acuerdo de la Asamblea General Extraordinaria de Accionistas adoptado por el voto favorable de los titulares de las acciones que representen el 95.0% del capital social, o (ii) por resolución de la CNBV.

#### **5. *Convocatorias a Asambleas Generales de Accionistas y condiciones para su participación***

En términos del Artículo Vigésimo Tercero de los estatutos sociales de RCO, las Asambleas Generales de Accionistas serán convocadas por el Presidente del Consejo de Administración o por dos de sus miembros.

Los Accionistas que en lo individual o conjuntamente representen, cuando menos, el 10.0% (diez por ciento) del capital social de RCO tendrán derecho a solicitar al Presidente del Consejo de Administración o de los comités que lleven a cabo funciones en materia de prácticas societarias y de auditoría, que se convoque, en cualquier momento, a una Asamblea General de Accionistas para tratar cualquiera de los asuntos sobre los cuales tengan derecho de voto y especifiquen en la respectiva solicitud.

Si el presidente del Consejo de Administración no hiciera la convocatoria a que se refiere el párrafo anterior dentro de los quince días naturales siguientes a la fecha de recepción de la solicitud correspondiente, la autoridad judicial del domicilio social de RCO hará la convocatoria a petición de cualquier Accionista interesado, debiendo para tal efecto exhibir los títulos amparando sus acciones, de conformidad con lo previsto por la ley.

La solicitud a que se refiere el párrafo precedente podrá ser hecha por el titular de una sola acción, en cualquiera de los casos siguientes:

- (i) Cuando no se haya celebrado ninguna asamblea de accionistas durante dos ejercicios consecutivos; o
- (ii) Cuando las asambleas de accionistas celebradas durante ese tiempo no se hayan ocupado de los asuntos que indica el párrafo (b) del Artículo Vigésimo Primero de los estatutos sociales.

Si el Presidente del Consejo de Administración no hiciera la convocatoria a que se refiere el párrafo precedente anterior dentro de los quince días naturales siguientes a la fecha de recepción de la solicitud correspondiente, ésta se formulará ante el juez competente para que haga convocatoria, previo traslado de la petición al Consejo de Administración. El punto se decidirá siguiéndose la tramitación establecida para los incidentes de los juicios mercantiles.

La convocatoria, junto con el correspondiente orden del día, deberá publicarse con quince días de anticipación a la celebración de la Asamblea General de Accionistas respectiva en un periódico de amplia circulación en el domicilio social de RCO. La información relacionada con los asuntos mencionados en el orden del día estará disponible en forma gratuita para cada Accionista en las oficinas principales de RCO con quince días de anticipación a la celebración de la Asamblea General de Accionistas respectiva.

No se requerirá convocatoria alguna cuando al momento de las votaciones se encuentre representada la totalidad del capital social con derecho de voto, ni tampoco cuando una Asamblea General que haya sido suspendida por cualquier causa deba continuarse en hora y fecha diferente.

Asimismo, en términos del Artículo Vigésimo Cuarto de los estatutos, los Accionistas podrán hacerse representar en las Asambleas Generales de Accionistas por un apoderado que acredite su personalidad mediante un formulario de poder, de conformidad con el artículo 49 fracción III de la LMV.

Para ser admitidos en las Asambleas Generales, los Accionistas deberán estar debidamente inscritos en el Libro de Registro de Acciones que RCO debe llevar de acuerdo a lo establecido en el Artículo Décimo de los estatutos sociales.

Las Asambleas Generales Ordinarias de Accionistas se considerarán legalmente instaladas, en virtud de primera o ulteriores convocatorias, si se encuentra representado más del 50.0% (cincuenta por ciento) del capital social con derecho de voto y sus acuerdos serán considerados válidos si se aprueban por la mayoría simple del capital social con derecho de voto y sus acuerdos serán considerados válidos si se aprueban por la mayoría simple del capital social con derecho de voto representado en las mismas.

Las Asambleas Generales Extraordinarias de Accionistas se considerarán legalmente instaladas, en virtud de primera o ulteriores convocatorias, si se encuentra representado, por lo menos, el 75.0% (setenta y cinco por ciento) del capital social con derecho de voto y sus acuerdos serán considerados válidos si se aprueban por más del 50.0% (cincuenta por ciento) del capital social con derecho de voto.

***ANEXO D: Anexo IFD presentado a la BMV por el primer trimestre de 2013***

El presente informe adicional y complementario al reporte trimestral revelado por RCO con cifras al 31 de marzo del 2013, fue preparado en cumplimiento del requerimiento de la Comisión Nacional Bancaria y de Calores (“CNBV”) contenidos en los Oficios y siguiendo los lineamientos establecidos por dicha autoridad para la revelación de la información relacionada con el uso de instrumentos financieros derivados.

## INSTRUMENTOS FINANCIEROS DERIVADOS

Información cualitativa y cuantitativa

Al 31 de marzo de 2013 RCO utilizó ocho instrumentos financieros derivados para cubrir fluctuaciones de tasa de interés de los pasivos a largo plazo (ver Tabla 1 para más detalle) los instrumentos financieros derivados contratados a la fecha del presente informe son los siguientes: (i) Swap de tasa de interés variable a fija, (ii) Swap de tasa de interés variable a fija más UDI y (iii) derivado con opción de compra.

**Swap de tasa de interés variable a fija.** Estos instrumentos reciben flujos de efectivo en pesos mexicanos (MXP) basados en la TIIE y entrega flujos de efectivo en MXP referenciados a una tasa de interés fija.

**Swap de tasa de interés variable a fija más UDI.** Estos instrumentos reciben flujos de efectivo en MXP basados en la TIIE y entrega flujos de efectivo en MXP referenciados a una tasa de interés fija más flujos de efectivo en MXP basados en la tasa de inflación anual.

**Derivado con opción de compra.** Este instrumento es una cobertura con opción de compra que establece un techo de tasa de interés. Mediante este derivado se tiene el derecho más no la obligación de recibir flujos de efectivo en MXP si la TIIE 91d a la fecha de ejercicio es mayor a la tasa de interés de ejercicio.

Al 31 de marzo de 2013, los contratos de instrumentos financieros derivados, que se tienen vigentes, no han tenido incumplimientos.

### i. Discusión de la administración sobre las políticas de uso de instrumentos financieros derivados, explicando si dichas políticas permiten que sean utilizados únicamente con fines de cobertura o también con otros fines, tales como de negociación.

RCO tiene la política general de contratar instrumentos financieros derivados solo con fines u objetivos de cobertura, con la intención de mitigar riesgos respecto de sus pasivos financieros con la finalidad de fijar o topar las fluctuaciones del riesgo de mercado y de posibles efectos que pudieran generarse ante un alza significativa en tasas de interés.

Al cierre del 1T2013 como consecuencia del prepago de \$6,420.0 millones al Crédito de Adquisición en septiembre de 2012 así como de los prepagos en 1T2013 por \$184.0 millones al Crédito de Adquisición y de \$187.5 millones al Crédito de Liquidez, existe una porción de coberturas que no están ligadas directamente a una obligación de los documentos de crédito actuales de RCO y por tanto fueron clasificadas como de negociación y registradas de conformidad con la normatividad contable aplicable. Estas coberturas son consistentes con la política de contratación ya que su objetivo es fijar fluctuaciones en la tasa de interés de uno de los créditos de gastos de capital, el cual fue contratado en septiembre de 2012 y se espera sea ejercido en el corto plazo conforme lo requiera la compañía.

Cualquier modificación, rompimiento, novación o contratación de algún nuevo instrumento, debe obedecer los lineamientos de los documentos de crédito.

Los contratos de instrumentos financieros derivados que tiene RCO son contratos estándar utilizados en los mercados en que RCO y sus contrapartes llevan a cabo tal tipo de operaciones. Obedeciendo los lineamientos de los correspondientes documentos de crédito al contratar instrumentos financieros derivados, RCO no tiene contratados instrumentos financieros derivados con llamadas de margen.

Las operaciones con instrumentos financieros derivados que realiza RCO, se contratan y administran de manera centralizada, contratando en su caso las transacciones que son necesarias para sus empresas subsidiarias, las cuales no realizan individualmente este tipo de operaciones. La política de control interno de RCO establece que la contratación de crédito y la gestión de los riesgos involucrados en los proyectos en los que incurre, requiere de un análisis colegiado de los representantes de las áreas de finanzas y administración, en forma previa a su autorización. Dentro de dicho análisis se evalúa también el uso de instrumentos financieros derivados para cubrir riesgos de financiamiento, en donde su contratación es responsabilidad de las áreas de finanzas y administración de la compañía.

Como resultado del análisis y revisión efectuada por especialistas externos de los instrumentos financieros derivados contratados por RCO al 31 de marzo del 2013, no se identificaron observaciones y/o deficiencias al control respecto a la administración de operaciones de estos instrumentos y los registros contables en cuestión.

**ii. Descripción genérica sobre las técnicas de valuación, distinguiendo los instrumentos financieros derivados que sean valuados a costo o valor razonable en términos de la normatividad contable aplicable, así como los métodos y técnicas de valuación con las variables de referencia relevantes y los supuestos aplicados. A su vez, descripción de las políticas y frecuencia de valuación y las acciones establecidas en función de la valuación obtenida.**

RCO mide trimestralmente el valor razonable de los instrumentos financieros derivados designados como operaciones de cobertura de flujo de efectivo. El valor razonable de los instrumentos financieros derivados es proporcionado por expertos independientes de acuerdo a metodologías propias y empleando procedimientos, técnicas y modelos de valuación reconocidos y razonables en apego a las Normas Internacionales de Información Financiera.

El auditor externo de RCO, da opinión de razonabilidad respecto a la metodología de valuación, control interno y registro contable de operaciones con instrumentos financieros derivados. A la fecha no ha habido observación o salvedad alguna relacionada con los Instrumentos financieros derivados vigentes.

RCO, como parte de su control interno, monitorea el riesgo de mercado por medio de análisis de cambios en los niveles posibles de las variables pertinentes. Lo anterior para confirmar la eficiencia económica de los instrumentos financieros derivados contratados y que siguen cumpliendo su objetivo de cobertura sin afectar en forma relevante los resultados de la compañía.

Así también, a través de un tercero experto RCO realiza pruebas de efectividad de los derivados contratados comparando el desempeño real de estos derivados contra un desempeño teórico y verificando que siempre mantengan una razón de cobertura, que les proporciona un alto nivel de efectividad de acuerdo a la norma correspondiente.

Cabe señalar que la proporción de cobertura de los derivados de RCO al 31 de marzo de 2013 es de 101.31% respecto de su pasivo financiero en tasa variable.



**iii. Discusión de la administración sobre las fuentes internas y externas de liquidez que pudieran ser utilizadas para atender requerimientos relacionados con instrumentos financieros derivados.**

Las fuentes de liquidez que cubren este tipo de requerimientos son a través de los recursos que se mantienen en los fideicomisos respectivos de FARAC I, CONIPSA Y COVIQSA. Los fideicomisos son de administración, garantía y fuente de pago por lo que los recursos en los mismos se utilizan para atender los requerimientos relacionados con instrumentos financieros derivados.

**iv. Explicación de los cambios en la exposición a los principales riesgos identificados y en la administración de las mismas, así como contingencias y eventos conocidos o esperados por la administración, que puedan afectarlas en futuros reportes.**

Los instrumentos financieros con los cuales cuenta la Compañía se han implementado para mitigar riesgos respecto de sus pasivos financieros, con la finalidad de fijar o topar las fluctuaciones del riesgo de mercado y de posibles efectos que pudieran generarse ante un alza significativa en tasas de interés. Los principales riesgos identificados por los créditos que RCO tiene contratados son: (i) variaciones en las tasas de interés y, (ii) riesgo de liquidez.

Por su parte, los instrumentos financieros derivados contratados no tienen ningún activo subyacente que puedan originar: (i) una modificación en las condiciones de los instrumentos financieros derivados o, (ii) que RCO asuma nuevas obligaciones; sin embargo, la inflación es una clave en la estructura de costos de los instrumentos financieros derivados que se tienen contratados (coberturas SWAP tasa variable – fijo más UDI) y una inflación considerable podría afectar los resultados financieros de la Compañía.

Las tasas de interés y la inflación como variable de referencia fluctúan constantemente, por lo cual se realiza un monitoreo periódico de los resultados de valuaciones y las pruebas retrospectivas de efectividad, con la finalidad de realizar una toma de decisiones oportuna para que los instrumentos financieros derivados contratados cumplan con su objetivo de cobertura.

**v. Información cuantitativa (Tabla 1)**

La Tabla 1 muestra el detalle de cada uno de los instrumentos financieros derivados que tiene contratado RCO.

**vi. Análisis de sensibilidad**

Debido a que la mayor parte de los instrumentos financieros derivados contratados por RCO están formalmente designados como instrumentos de cobertura de flujo de efectivo y son altamente efectivos, el impacto en la pérdida neta y el capital contable es poco significativo por lo que se llega a la conclusión de que no requieren de la realización de análisis de sensibilidad.

**vii. Información cuantitativa (Tabla 1)**

Resumen de Instrumentos Financieros Derivados

Cifras en miles de pesos al 31 de marzo de 2013

Tipo de derivado, valor o contrato (1)	Fines de cobertura u otros fines, tales como	Monto notional / valor nominal	Valor del activo subyacente/ variable de		Valor razonable		Montos de vencimientos por año	Colateral / líneas de crédito / valores dados
			1T2013	1T2012	1T2013	1T2012		
SWAP de Tasas de Interés Variable - Fijo contratado con Santander el 29 de octubre del 2007 (FARAC I)	Cobertura / larga	\$ 2,462,097	8.4180% (TIIE a 28 días al 31 de marzo de 2013 más 2.25%)	8.4180% (TIIE a 28 días al 31 de marzo de 2012 más 2.00%)	-\$350,603	-\$267,515	30 de diciembre del 2023	N/A
SWAP de Tasas de Interés Variable - Fijo contratado con Santander el 11 de octubre del 2007 (FARAC I)	Cobertura / larga	\$ 2,954,516	8.4570% (TIIE a 28 días al 31 de marzo de 2013 más 2.25%)	8.4570% (TIIE a 28 días al 31 de marzo de 2012 más 2.00%)	-\$428,126	-\$328,969	30 de diciembre del 2023	N/A
SWAP de Tasas de Interés Variable - Fijo contratado con Santander el 21 de septiembre del 2007 (FARAC I)	Cobertura / larga	\$ 3,939,355	8.5560% (TIIE a 28 días al 31 de marzo de 2013 más 2.25%)	8.5560% (TIIE a 28 días al 31 de marzo de 2012 más 2.00%)	-\$584,860	-\$453,993	30 de diciembre del 2023	N/A
SWAP de Tasas de Interés Variable - Fijo contratado con ING el 6 de marzo del 2008 (FARAC I)	Cobertura / larga	\$ 4,706,137	8.5560% (TIIE a 28 días al 31 de marzo de 2013 más 2.25%)	8.5560% (TIIE a 28 días al 31 de marzo de 2012 más 2.00%)	-\$698,860	-\$632,162	30 de diciembre del 2023	N/A
SWAP Tasa Variable - Fijo más UDI contratado con Goldman Sachs el 1 de octubre del 2007 (FARAC I)	Cobertura / larga en la porción fija y corta en la porción UDI	\$ 5,470,833	Tasa Fija de 4.315% más UDI	Tasa Fija de 4.315% más UDI	-\$912,244	-\$595,466	30 de diciembre del 2023	N/A
SWAP Tasa Variable - Fijo más UDI contratado con Santander el 19 de diciembre del 2007	Cobertura / larga en la porción fija y corta en la porción UDI	\$ 2,802,286	Tasa Fija de 4.35% más UDI	Tasa Fija de 4.35% más UDI	-\$471,748	-\$459,613	30 de diciembre del 2023	N/A
Cobertura con opciones de compra contratado con Santander celebrado el 23 de noviembre del 2012 (COVIQSA)	Cobertura / larga	\$ 1,164,585	Tasa Strike de 5.65%	8.0000% (TIIE a 91 días al 31 de marzo de 2012)	\$8	\$15,680	27 de noviembre del 2013	N/A
Cobertura con opciones de compra contratado con Santander celebrado el 24 de agosto del 2012 (CONIPSA)	Cobertura / larga	\$ 421,950	Tasa Strike de 6.5%	Tasa Strike de 7.5%	\$0	\$0	27 de agosto del 2013	N/A